

B. M. C. 1/15
ZONA NEUTRAL

EN EL

PUERTO DE BARCELONA

INFORMES DE LA DIPUTACIÓN PROVINCIAL

AYUNTAMIENTO CONSTITUCIONAL

SOCIEDAD ECONÓMICA BARCELONESA DE AMIGOS DEL PAÍS

FOMENTO DEL TRABAJO NACIONAL, CÁMARA

DE COMERCIO, CONSEJO PROVINCIAL DE AGRICULTURA

INDUSTRIA Y COMERCIO

Y JUNTA DEL PUERTO DE BARCELONA

PUBLICASE POR ACUERDO DE LA JUNTA DEL PUERTO DE BARCELONA

BARCELONA

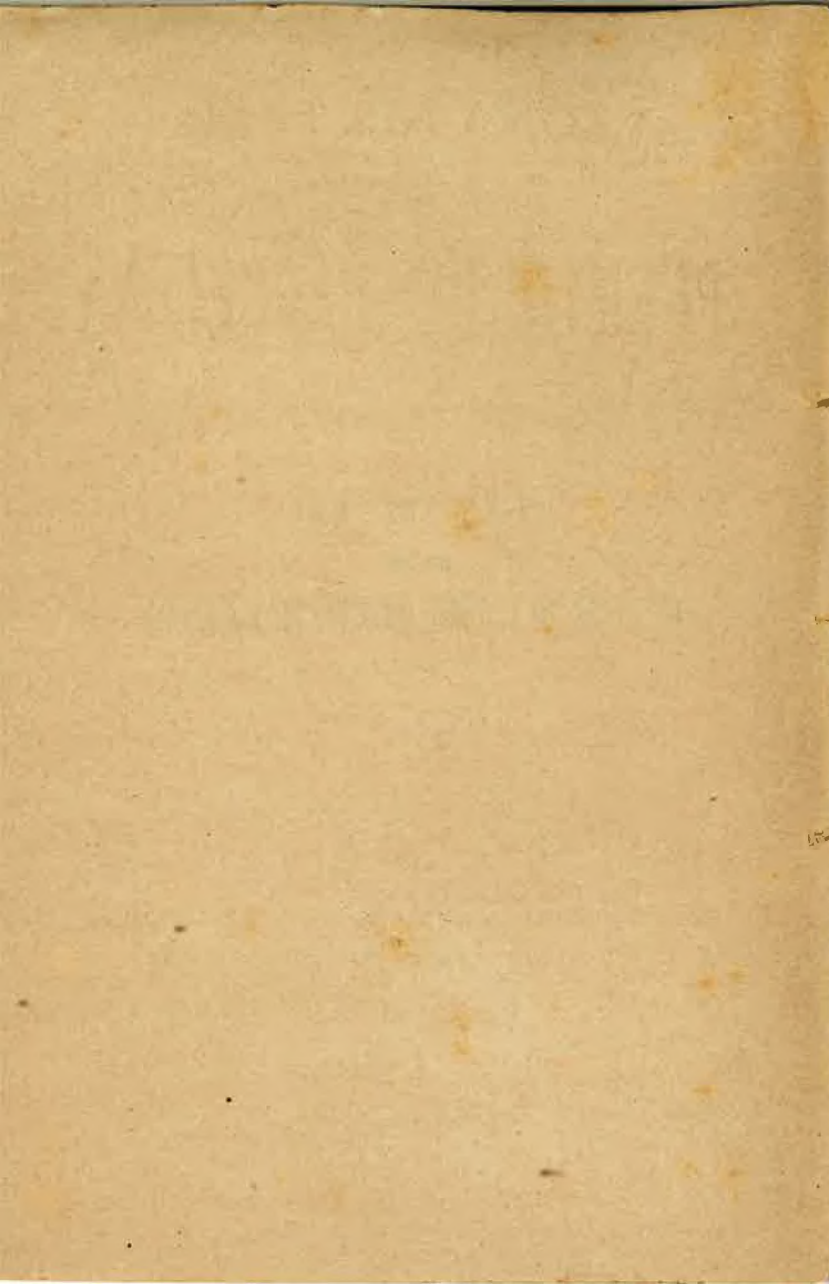
IMPRESA DE LA CASA PROVINCIAL DE CARIDAD

Calle Montealegre, núm. 5

1901



ZONA NEUTRAL
EN EL
PUERTO DE BARCELONA



ZONA NEUTRAL

EN EL

PUERTO DE BARCELONA

INFORMES DE LA DIPUTACIÓN PROVINCIAL
AYUNTAMIENTO CONSTITUCIONAL
SOCIEDAD ECONÓMICA BARCELONESA DE AMIGOS DEL PAÍS
FOMENTO DEL TRABAJO NACIONAL, CÁMARA
DE COMERCIO, CONSEJO PROVINCIAL DE AGRICULTURA
INDUSTRIA Y COMERCIO
Y JUNTA DEL PUERTO DE BARCELONA

PUBLÍCASE POR ACUERDO DE LA JUNTA DEL PUERTO DE BARCELONA



BARCELONA

IMPRENTA DE LA CASA PROVINCIAL DE CARIDAD

Calle Montealegre, núm. 5

1901

LAWYER

FEDERAL DE RERUM

THE

THE

THE

THE

INFORME
DE LA
EXCMA. DIPUTACIÓN PROVINCIAL

THE
OFFICE OF THE
SECRETARY OF THE
NAVY

L formular esta Comisión dictamen acerca de la respuesta que deba dar el Cuerpo provincial al interrogatorio contenido en la Real orden del Ministerio de Hacienda de 7 de Diciembre de 1900, sobre el establecimiento en esta ciudad de una zona neutral ó puerto franco, entiende que puede excusar el aducir prolijos razonamientos para demostrar la conveniencia evidente de su implantación. Las varias entidades ó Corporaciones que han emitido ya sus informes, y singularmente la Junta del Puerto de esta ciudad, y la Comisión nombrada para señalar los límites de la zona en sus memorias respectivas, han expuesto ya cuanto puede decirse para demostrar que la existencia de una zona neutral en el puerto ó junto al puerto de Barcelona, es de una conveniencia incontestable para el desarrollo del tráfico en grande escala, y para el fomento, no sólo del comercio, si que también de la industria de nuestro país. Las condiciones de este puerto por su situación geográfica, los elementos con que cuenta Barcelona y las aptitudes industriales de los habitantes de esta provincia, son tales y de tal importancia, que hacen augurar, con fundamento, un desarrollo importante en el tráfico y en la exportación para el día en que se establezca una zona neutral á la manera como la tienen

establecida otros puertos, que, merced á semejante medio, han conseguido acrecentar rápidamente su importancia comercial.

Bajo este concepto, cree la Comisión que puede ser contestado en sentido afirmativo de una manera absoluta y categórica el 1.º de los extremos contenidos en el interrogatorio formulado en la mencionada Real orden.

En el segundo de los extremos del propio interrogatorio se pregunta «qué clase de operaciones comerciales ó fabriles podrían permitirse dentro de la zona neutral, detallándolas nominalmente » Y al informar acerca de éste extremo, entiende la Comisión oportuno determinar, por separado, cuales sean las operaciones comerciales y cuales las fabriles que deban ser permitidas, pero partiendo siempre del criterio de que se evite en todo caso, por un lado el riesgo, aún el más remoto, de contrabando y de perjuicio á la producción nacional, y por otro lado la lesión injustificada de los intereses creados.

Como operaciones comerciales, conceptúa la Comisión que han de permitirse todas las que las leyes consienten, pero con la limitación, como regla general, de que no podrán tener acceso á la zona, ó ser objeto de importación en ella los artículos ó mercancías de procedencia extranjera que sean similares á los de la producción nacional. Sin embargo, cuando se trate de determinados artículos y de primeras materias, de procedencia extranjera, que puedan ser objeto de especiales manipulaciones ó transformaciones, selecciones ó mezclas, en este caso podrá consentirse su importación en la zona, por más que tengan sus similares en la producción nacional, mediante la condición de que sea autorizada la admisión de semejantes artículos y primeras materias de una manera especial por el Gobierno, después de oídos los centros productores. Y son obvias las consideraciones que inducen á la Comisión á establecer este criterio, que discrepa un tanto del adoptado en sus informes por algunas de las entidades consultadas.

La zona neutral debe ser principalmente un gran depósito de mercancías para la exportación, en el cual pueda el negociante encontrarlas en cuanta cantidad las necesite y de clases tan varias como pueda apetecer, sin necesidad de intermediarios y con las mayores facilidades posibles para su embarque. Conviene, por consiguiente, que vayan á ese gran depósito las mayores cantidades posibles de mercancías nacionales, sin competencia en él de las extranjeras; y sólo cuando se trate de artículos y de mercancías que el suelo ó el trabajo nacional no produzcan, entonces podrán tales artículos y mercancías ser admitidos, á fin de que en ese gran depósito comercial, llamado zona, se hallen reunidas todas las variedades de mercancías sin menoscabo de la producción española, pues, en verdad, no se echa de ver fácilmente qué ventajas haya de reportar á la producción nacional la admisión dentro de la zona de toda suerte de mercancías extranjeras, según alguien entiende que puede consentirse. ¿Á qué han de venir á la zona todos los productos extranjeros sin distinción, aún los similares á los de producción nacional, para ser luego reexportados? Evidentemente los extranjeros no han de enviar á ella sus productos con otro objeto, aparente al menos, que con el de hacer la competencia á la exportación de los productos nacionales, y todo lo que sea exportación por la zona de productos de procedencia extranjera, ha de venir á menoscabar la exportación de los nacionales. Es verdad que tal vez la concurrencia de los productos extranjeros podría contribuir á acrecentar en algo el movimiento comercial y el tráfico marítimo; pero en todo caso vendría ello á redundar en daño de la producción del país, de modo que se conseguiría favorecer al comercio con perjuicio y á costa del trabajo nacional. Y á este propósito no hay que perder de vista que no es sólo el comercio marítimo la base de la prosperidad económica de una nación, sino la producción, que es la que crea verdaderamente riqueza. No puede haber marina floreciente sino en los países ricos de producción, y véase como

los hechos demuestran que las grandes naciones productoras por sí y sus colonias, son precisamente las primeras naciones marítimas. Todo lo cual quiere decir que en ningún caso fuera discreto perjudicar la producción española con la mira de beneficiar el comercio marítimo. Ni siquiera al comercio de tránsito hay que conceder una importancia excesiva, si para obtenerlo fuese preciso perjudicar á la producción nacional con la admisión en la zona de toda clase de productos extranjeros. Lo que hace falta para levantarnos de nuestra postración económica, es la conquista de nuevos mercados para nuestra producción, y ciertamente que esta no habrá de conseguirse si nuestro comercio y nuestras naves son quienes se encargan de llevar á esos mercados, embarcándolos en la zona ó puerto franco, productos extranjeros que hagan en ellos competencia á los nuestros. Eso es el supuesto de que los extranjeros traigan á la zona sus productos sencillamente para ser reexportados; supuesto muy discutible toda vez que lo más ventajoso para ellos habría de ser la exportación directa desde sus puertos á los puntos de destino y con bandera propia, ahorrándose el gasto del flete hasta nuestro puerto.

Para que la zona neutral tenga verdadera importancia y pueda ser manantial copioso de beneficios para el tráfico y la riqueza del país, no hace falta que vengan á ella toda clase de mercancías extranjeras, pues bastará con las nacionales y con aquellas otras de procedencia exótica que no sean similares á las de producción nacional. Lo cual no empece á que, por excepción, puedan también admitirse, según se ha dicho antes, determinados artículos y primeras materias que puedan ser objeto de manipulaciones y transformaciones, aún teniendo el carácter de similares á los de producción nacional, con tal que sea autorizada por el Gobierno su admisión, después de oír á los centros productores. Pues, en ese caso, antes de ser concedida esa admisión, podrán apreciarse las ventajas é inconvenientes de ella; y de seguro que resultará, en muchos casos, un beneficio po-

sitivo de la importación, tanto bajo el punto de vista comercial como en el concepto industrial. Y de intento emplea la Comisión la frase de «determinados artículos y primeras materias» porque entiende que si se aceptase la denominación genérica de primeras materias, partiría de un concepto sobrado general y extenso; ya que en rigor puede comprenderse y muchos economistas comprenden dentro del concepto general de primeras materias, todas las mercancías que son susceptibles de cualquier transformación industrial; y entonces sería enorme el número de mercancías que abarcaría esa denominación y se correría el riesgo de perjudicar numerosas industrias nacionales. Precisamente entiende la Comisión que no debe admitirse la idea de que tengan acceso á la zona toda suerte de productos extranjeros; enhorabuena que vengan algunos después de estudiada la conveniencia de que vengan, pero nunca como regla general.

Con la admisión en la zona neutral ó puerto franco de las mercancías y productos del país y de los de procedencia extranjera, no similares á aquellos, á la vez que de los similares que por excepción se declarasen admisibles, habría margen y base para un gran movimiento y un importante desarrollo del tráfico; ya que á parte de infinidad de clases de mercancías, se podría contar con que la zona fuese un gran depósito para la reexportación de los productos procedentes de las naciones hispano-americanas, fomentándose por ese medio en gran escala nuestras relaciones comerciales con aquellos países y las corrientes reciprocas de importación y exportación.

Como operaciones fabriles ó industriales, entiende la Comisión que ha de procederse también con parsimonia, sin olvidar que esto es lo accesorio por más que pueda ser importante, y que en los mismos puertos francos del extranjero son poco numerosas las industrias establecidas. En este concepto, parece que han de ser limitadas las industrias que se permitan en la zona, para no perjudicar á las ya establecidas en el país; y tratando de favorecer principal y hasta

exclusivamente aquellas industrias, que ó no existen hoy en el país, ó tienen por objeto, si es que existen, la producción de artículos, sólo para el consumo interior, pero no para la exportación. Favoreciendo el establecimiento en la zona neutral de aquellas industrias que puedan elaborar productos destinados á la exportación, pero que actualmente no existen en España; ó, si existen, no trabajan para la exportación, ó sólo lo hacen en pequeña escala, se logrará el doble resultado de fomentar ésta, y al propio tiempo el de que no se haga competencia á las industrias ya existentes. A este propósito será preferible el establecimiento de un número de industrias reducido, á fin de concentrar los esfuerzos y las iniciativas con mejores resultados.

Es difícil determinar desde luego cuales puedan ser aquellas industrias sin un estudio previo de los complejos datos que fuera necesario, aunque si pueden enumerarse sin vacilación y á manera de ejemplos el cupaje de vinos y aceites, la industria de salarones y conservas y sus auxiliares, entre ellas la fabricación de los envases necesarios, tostaderos de café y cacao y fabricación de chocolates, productos químicos, lavados de lanas y otras varias; pero teniendo siempre en cuenta la mira de no perjudicar las industrias existentes en el país dedicadas ya á la exportación. Bajo cuyo punto de vista fuera en todo caso conveniente antes de fijar cuales hayan de ser las industrias que puedan establecerse en la zona, abrir una información con objeto de oír á los centros productores; puesto que no ha de bastar el ejemplo de lo que se hace en otros puertos francos, toda vez que en materia económica cada país tiene su manera de ser peculiar, subordinados á diversos factores y elementos.

En el extremo 3.º del interrogatorio, se consulta «á qué formalidades debería sujetarse la introducción, la estancia y la salida de las mercancías, tanto nacionales como extranjeras, en la zona neutral.» Y al contestar á ese extremo entiende la Comisión que por el lado del mar debe exis-

tir libre comunicación con la zona, sin otra traba ó restricción que la que implique la vigilancia necesaria que deberá establecerse para evitar que sean introducidas en la zona las mercancías y productos que no deban ser admitidos en ella, conforme al criterio antes establecido. En cambio, por el lado de tierra la inspección aduanera debe ser completa y absoluta, y por otra parte el recinto de la zona deberá quedar enteramente cercado y aislado, tomándose todas las precauciones necesarias para evitar, á toda costa, el contrabando. El principal, por no decir el exclusivo objeto de la zona ha de consistir en el fomento del tráfico de exportación, y en este concepto las mercancías de toda clase no se ha de consentir que salgan más que para el extranjero, y las que se quieran destinar al consumo interior habrá de ser á condición de adeudar los correspondientes derechos de aduana, graduados según la tarifa máxima.

Al formular contestación á los extremos 4.º y 5.º del interrogatorio, cree la Comisión que para que la zona neutral ó puerto franco llene su objeto, es preciso que los buques no hayan de soportar otras gabelas que los derechos de muelle, en proporción de su tonelaje, y que las mercancías no devenguen otros derechos que los de almacenaje; y en segundo lugar que la entidad más indicada para la creación y administración de la zona es la Junta del Puerto. Esta Junta puede decirse que tiene la doble representación del Estado por una parte, y por otra la de los diversos elementos productores, y por consiguiente ofrece todas las garantías apetecibles que no podría ofrecer una entidad ó Sociedad particular.

Y, finalmente, en lo que atañe al extremo 6.º del citado interrogatorio, entiende la Comisión que puede el Cuerpo provincial prohiar en un todo el informe evacuado en 14 de Febrero último por la Comisión delimitadora, tocante á la manera como podrían reunirse los fondos necesarios para la creación y sostenimiento de la zona neutral.

Como síntesis de lo expuesto, considera la Comisión que

puede venir á establecerse la conclusión de que cabe apreciar como altamente beneficiosa la creación de la zona neutral ó puerto franco; pero á condición de que se establezca en los términos y con las restricciones consignados en el cuerpo de este dictamen. La creación de la zona puede indudablemente desarrollar considerables elementos de riqueza, y por esto importa mucho que esa nueva institución económica, funcione sin herir intereses, que, al sentirse lastimados, podrían tratar de comprometer la existencia de la misma.

Por todo ello la Comisión de Fomento resuelve proponer á la Diputación en pleno el acuerdo de que se emita el informe reclamado y se conteste á los extremos del interrogatorio contenido en la Real orden del Ministerio de Hacienda de 7 de Diciembre de 1900 en los términos formulados en el presente dictamen.

En sesión de 4 de Junio de 1901 la Excm. Diputación aprobó el antecedente dictamen.

INFORME
DEL
EXCMO. AYUNTAMIENTO CONSTITUCIONAL
DE BARCELONA

CONSULTA la Dirección general de Aduanas si conviene destinar en el puerto de Barcelona una zona neutral aduanera para que dentro de ella puedan hacerse determinadas operaciones industriales y de comercio, encaminadas á facilitar la exportación de mercancías nacionales y el tránsito de las extranjeras, y, en caso afirmativo, qué clase de operaciones comerciales y fabriles podrían permitirse dentro de la zona neutral; á qué formalidades debería sujetarse la introducción, la estancia y la salida de las mercancías, tanto nacionales como extranjeras, en la zona franca, y qué gravámenes deberían exigirse á las mercancías.

Desde el excepcional punto de vista en que puede considerarse la cuestión propuesta el Ayuntamiento de Barcelona, compréndese en seguida que la realización de un proyecto de tanta importancia habría de ser altamente beneficioso para el puerto de esta ciudad, para la ciudad misma y para toda la Península, sobre todo si las condiciones de su establecimiento permitieran que la zona neutral pudiese competir por lo que hace referencia al tráfico interior é internacional de España, con las de Hamburgo y Copenhague, con los depósitos francos de Génova, Lubek y Bremen y con los proyectados de Marsella y de otros países.

Las zonas francas constituyen verdaderos núcleos de atracción que acumulan la fuerza viva necesaria para el progreso de la producción, de la industria y del comercio del

país que tiene la fortuna de verlas establecidas; constituyen á veces, debido á causas accidentales, mercados grandiosos, únicos, acaparadores de determinados productos; mercados reguladores que imponen la ley en el comercio universal y á los cuales hay que pagar forzosamente tributo. Así se explica la tendencia cada día más generalizada de la creación de grandes depósitos libres en los puertos donde se monopolizan determinados productos, como el que se está terminando en Dunkerque, verdadero palacio de tres pisos dedicado exclusivamente á las lanas, y de cuya magnitud podrá formarse idea al calcular que podrán guardarse cómodamente en él más de 17,000 fardos de lana de Río de la Plata.

La zona neutral sería considerada por el Ayuntamiento como una ampliación de la zona aduanera actual, y no habría de ocasionarle, por lo que se refiere á los intereses del Fisco confiados á la administración comunal, ni la menor dificultad ni el más insignificante perjuicio. El aislamiento y perfecta vigilancia á que se someten los depósitos francos, donde se establecen, constituyen una verdadera garantía, superior quizá á la que disfrutaban los Municipios de las ciudades puertos de mar.

Y aun en el caso en que la zona se estableciera, en todo ó en parte, dentro del término municipal ó coincidieran sus límites con los de las líneas fiscales establecidas, no implicaría complicación alguna, antes al contrario, facilitarían su completa inspección y constante vigilancia los caminos enarenados ó los anchos canales que han de limitar y aislar forzosamente toda zona neutral del resto de la población donde se establezca.

Para el Estado y para el Municipio el establecimiento de la zona neutral en las debidas condiciones de aislamiento no puede ofrecer dificultades de orden fiscal, pues su inspección ha de resultar más económica y, sobre todo, más fácil, perfecta y segura que la vigilancia de las fronteras, situadas entre escarpadas montañas y abruptas costas ó las líneas fiscales de las urbes, trazadas al azar entre torrentes y ca-

minos tortuosos imposibles, abrigo las primeras de contrabandistas y de matuteros las últimas.

Cree, además, el infrascrito, que el establecimiento de una zona franca constituye una verdadera necesidad para nuestro país; es una poderosa arma de combate que manejan con habilidad y destreza los principales países productores, obteniendo indiscutibles ventajas en la lucha económica que sostienen para defender su exportación y asegurar su preponderancia en el tráfico internacional.

Y si desde el punto de vista del interés general del país es conveniente y necesario el establecimiento de la zona neutral en los deltas del Llobregat, lo es todavía mayor, indudablemente, para la ciudad de Barcelona, pues saneando los terrenos bajos y pantanosos que la rodean, desapareciendo esos focos intensos de paludismo que diezman las poblaciones del llano, se ahorrarían millares de víctimas, mejorando las condiciones higiénicas de la capital y contribuyendo al aumento de población y á la mejora de su riqueza.

De otra parte, el establecimiento de la zona neutral sería para Barcelona manantial inagotable para su engrandecimiento: el aumento de construcciones de todas clases en la ciudad y poblaciones próximas y en las montañas vecinas; la acumulación de capitales, de operaciones de todas clases, de empresas industriales y mercantiles cuya sede tendrían en la ciudad; el movimiento de viajeros y mercancías, atraídos por núcleo tan importante de negocios, habría de imprimir á la ciudad un sello tal de progreso, de actividad y de riqueza, que transformaría nuestra capital en breve espacio de tiempo.

Es difícil fijar desde ahora qué clase de operaciones comerciales y fabriles podrían permitirse dentro de la zona neutral; pues aun cuando fuera posible hacerlo por parte del Gobierno de S. M., de las Corporaciones económicas y del Ayuntamiento, cada cual desde su punto de vista, sería deficiente toda relación; la práctica y sólo la práctica puede

determinarlas; el desarrollo de la zona las dictará; el interés general de la producción española y las exigencias del comercio de exportación establecerán cuáles han de ser esos límites, amplios, liberales, sin prejuicios y respetando todos los intereses dentro de los cuales ha de asegurarse el grandioso porvenir de la zona neutral.

En la zona franca ha de imperar la libertad del trabajo; se han de permitir todas las operaciones, todas las transformaciones, preparaciones, combinaciones, fabricaciones que, fomentando el consumo de primeras materias y productos nacionales, aseguren su exportación, el establecimiento de nuevas industrias y el trabajo á nuestros obreros

Independientemente de una estadística é intervención oficial rigurosa en cuanto se refiere á la entrada y salida de productos por mar y tierra en la zona franca, las formalidades á que deben sujetarse la introducción, estancia y salida de las mercancías, tanto nacionales como extranjeras, los gravámenes que se pueden exigir han de ser de tal naturaleza que representen la menor suma de trabas posibles para el comercio y la mayor economía; una zona neutral cara, sin libertad comercial completa, casi absoluta, sin grandes facilidades de toda clase á todas las horas del día y de la noche, nacería muerta; las naves de todo el mundo, al divisarla á través de las brumas del Mediterráneo, huirían de ella como de puertoapestado; sería un error económico inadmisibile que perjudicaria todavía más nuestro tráfico internacional en beneficio de otros puertos competidores.

Libertad absoluta de entrada y salida de toda clase de naves y productos por la línea marítima de la zona, que constituirá su puerto especial; libertad absoluta comercial é industrial en el interior de la zona franca; derechos reducidos, insignificantes, ventajosos para los productos de todos los mercados del mundo, con objeto de atraer el movimiento y asegurar la vitalidad de tan importante organismo. Los gravámenes han de reducirse á la expresión más limitada posible, considerando su cuantía como un factor necesario

que ha de contribuir á los gastos del sostenimiento administrativo y fiscal de la zona.

En cuanto á la salida por tierra de los productos procedentes de la zona, podrán gozar de igual libertad cuando, recorriendo las líneas férreas del país, en dirección á las fronteras ó á otros puntos, se consideren como mercancías extranjeras de tránsito en España. Mas si al salir de la zona franca los productos se destinan al mercado interior, deberán adeudar los correspondientes derechos arancelarios. Y aquí cabe, en opinión del infrascrito, determinar en su día, previo detenido y concienzudo estudio, cuáles han de ser aquellos derechos.

En efecto, el establecimiento de la zona neutral en nuestro país ha de obedecer principalmente á fomentar la exportación de nuestros productos agrícolas é industriales, sin olvidar tampoco la conveniencia de reducir y limitar la entrada de productos extranjeros, cuya mano de obra pudiera quedar en beneficio de España. Si entran en la zona franca productos españoles, se transforman en ella por operarios nuestros, aunque se combinen, se mezclen ó se adicionen con productos extranjeros, ¿no son merecedores de que al reingresar á España para su consumo gocen de una tarifa de favor? De ahí que es posible se considere conveniente en la práctica el establecimiento de varias tarifas, limitadas unas veces entre las comprendidas en la primera columna del Arancel y las correspondientes á la columna de las naciones convenidas, y otras, cuando la Dirección de Aduanas tenga el convencimiento plenísimo de que puede hacerlo, sometiendo la salida de ciertos productos procedentes de la zona franca á tarifas especiales ó de favor, en beneficio de nuestra propia producción. Hay, además, otra consideración que ha de obligar á resolver con equidad el problema propuesto, y es que España no habría de tratar peor á sus propios productos que á los procedentes de naciones convenidas.

En cuanto se refiere á la salida de mercancías sujetas al

impuesto de Consumos, el establecimiento de la zona franca no implicaría para el Ayuntamiento, según se ha dicho antes, la menor complicación, pues en todo caso representaría el establecimiento de uno ó dos fielatos más en la línea fiscal, y muy posible que ni fuera necesaria aquella ampliación, dada la extensión periférica de nuestro término municipal.

Pregúntase luego á cargo de quién debería estar la creación y administración interna de la zona neutral, y en el caso de que se opine que no debe ser á cargo del Gobierno, á qué entidad social podría confiarse, y cómo debería constituirse dicha sociedad, y, finalmente, consulta el Excelentísimo señor ministro de Hacienda cómo podrían reunirse los fondos necesarios para crear y administrar la zona franca, y, en caso de que los ingresos superasen á los gastos, á qué se aplicaría el sobrante y dónde debería estar depositado, y si, por el contrario, produjese un déficit, cómo debería cubrirse.

Como obra de interés público nacional la zona franca ha de ser del Estado y su administración debe de estar á cargo de los representantes genuinos de la producción, de la industria, del comercio, de la exportación y de la navegación, constituyendo una Junta administrativa, con independencia absoluta, de la que formasen parte delegados de todas las corporaciones oficiales y económicas de la ciudad. La Junta administrativa y directiva de la zona franca debiera funcionar como la Junta de Obras del Puerto, si no se creyera, como opina esta ponencia, que la misma Junta del Puerto ha de ser la entidad encargada de llevar á la práctica tan grandiosa empresa.

Además, la Junta de Obras del Puerto, entidad que reúne valiosos elementos y que goza de gran crédito, cuenta con capital suficiente para comenzar desde luego la instalación de la zona neutral, sin interrumpir ni perjudicar el más insignificante de los servicios que tiene encomendados, pues, como es sabido y dada la naturaleza de los trabajos que el

puerto exige, difícilmente se puede invertir en ellos más de un millón de pesetas anuales.

La zona ha de crearse y sostenerse con sus propios elementos; aceptada por la superioridad la demarcación propuesta por la comisión oficial nombrada por el Gobierno de S. M., y expropiando por causa de utilidad pública los terrenos que la integran, en la cesión condicional de estos terrenos completamente sancados y en disposición de ser utilizados para fábricas, talleres, almacenes, silos, bodegas, cuadras, estaciones, se hallará el principal factor del capital que requiere semejante empresa y que excederá seguramente de cien millones.

Aun admitiendo que todo el capital obtenido por aquel concepto se invirtiera en las sucesivas ampliaciones de la zona franca, en la construcción de grandes edificios de carácter general, y en el progresivo desarrollo de todos los servicios, tal como exigen el comercio, la industria y la navegación, al reducir cada día más el factor tiempo, la zona contaría con recursos propios para su administración y sostenimiento (cánon sobre terrenos cedidos, derechos de reca. lado, carga, descarga, arbitrios, alquileres, censos, etc.) sin acudir á subvenciones del Estado, de la provincia, ni de los Municipios donde se hallara enclavada, ni con elementos de la Junta del Puerto, que, como organismo aislado é independiente, presidiría el desenvolvimiento de la zona con absoluta libertad de acción económica.

Admitiendo como principio indiscutible que la zona neutral no ha de considerarse ni puede ser nunca una empresa lucrativa en el sentido estricto de la palabra, sino un núcleo de trabajo y de vida, emporio de riqueza para toda España, no cabe admitir la existencia de grandes capitales sobrantes de su funcionamiento general, reduciéndose en todo caso á los productos de una sabia y previsora administración, á la liquidación con superavit de los presupuestos anuales y especiales de la zona. De todos modos cuantos productos arro. jara la administración y funcionamiento de la zona franca,

en la propia zona debieran invertirse, no sólo por la necesidad incesante de conservar la obra en estado de poder competir con ventaja con las zonas similares de otros países, sino para completar sus servicios, estableciendo su puerto propio, grandes almacenes y muelles para el servicio público, desviando por completo el río Llobregat, construyendo diques secos de carena, ferrocarriles secundarios, grandes docks, y asegurando, finalmente, la prosperidad de la industria naval española.

Y si á pesar de todo ello, del grandioso impulso que tomara la zona neutral y de la acertada administración que la presidiera, hubiera sobrante ó los ingresos superasen á los gastos, podrían concederse primas á la exportación de nuestros productos que salieran de la zona, podría reducirse el cánón que se estableciera por la ocupación ó cesión de terrenos, disminuirse los arbitrios, reducir los derechos de entrada, carga y descarga, transporte á su menor expresión, establecer el seguro sobre las propiedades, sociedades de socorro para los obreros de la zona, construir fortificaciones que, en caso de guerra, impidieran la destrucción de la riqueza creada, y para cien obras más de alta conveniencia social y mercantil que hicieran de la zona franca de Barcelona una de las primeras del mundo

El capital de la zona podría estar depositado en los Bancos de España y de Barcelona, ó en donde se creyera necesario para la mayor facilidad de sus operaciones.

No puede haber déficit en el establecimiento de la zona: si al comenzar los trabajos se pretendiera transformar súbitamente las cuatro mil hectáreas que constituyen el perímetro demarcado por la comisión oficial, el proyecto sería sencillamente absurdo; exigiría grandes capitales, que quedarían improductivos, y la operación sería ruinosa, impidiendo ó aplazando indefinidamente el funcionamiento de la zona neutral.

Para evitar el déficit, á que con tanta previsión se refiere el Gobierno de S. M. en la consulta que se ha dignado ha-

cer á esta Corporación, conviene que el establecimiento y el desarrollo de la zona sea automático, esto es, que se efectúe con los propios recursos que nacerán indudablemente de la misma zona desde el instante en que sea aprobada la demarcación propuesta. Centenares de fabricantes, industriales de toda clase, exportadores, importadores, aguardan el establecimiento oficial de la zona franca para tomar de ella posesión y comenzar sus operaciones. Si, partiendo de esta base y siguiendo el plan general establecido, con todas las precauciones indicadas, se circunscribe su desarrollo dentro de ciertos límites prudenciales, no sólo el déficit es imposible, sino que desde el primer momento se logrará consolidar el proyecto y, lo que es más valioso todavía, que la zona neutral pueda funcionar inmediatamente.

Contestado el interrogatorio de la Dirección general de Aduanas, el Ayuntamiento de Barcelona se ha limitado á exponer su criterio en lo que hace referencia al establecimiento de la zona neutral, indicando de paso las ventajas que habría de reportar á la ciudad la organización de un centro tan grandioso de trabajo, cuyos beneficios se difundirían á todas las provincias españolas. Pero la situación especial de Barcelona y de su puerto en el Mediterráneo, la competencia años ha sostenida entre nuestra ciudad y las de Génova y Marsella, cuya preponderancia por medio de sus puertos se disputan en el mar latino, obligan al Ayuntamiento de Barcelona, al evacuar su informe, á significar á V. E. todo el interés que concede á la pronta realización del proyectado establecimiento de la zona neutral, no sólo como cuestión importante para el comercio y la exportación del país, sino como problema capitalísimo y de resolución urgente, á fin de evitar la decadencia de la segunda capital de España.

Génova y Marsella pretenden el establecimiento de una zona neutral, y ha bastado la noticia de la proyectada en Barcelona para que las precitadas capitales pusieran á contribución todas sus energías con objeto de recabar del Go-

bierno lo que aun allí se considera cuestión de vida ó muerte para aquellos puertos y para aquellas urbes, donde el tráfico y la vida desaparecen por causas claramente no definidas.

Marsella está alarmada al prever la posibilidad de que se establezca en Barcelona la zona neutral, y procura adelantarse á nosotros, por cuyo motivo la Sociedad de Geografía de Marsella, el Consejo general de las Bocas del Ródano, el Ayuntamiento de Marsella y la Cámara de Comercio solicitan del Gobierno se apruebe el proyecto de puerto franco presentado por la Sociedad para la defensa del Comercio, según el cual, se establecería desde Cap Janet hasta Mourepiane, aislado de tierra por el gran canal de Rive. Todas las corporaciones y autoridades de Marsella y de las Bocas del Ródano, unidas ante el peligro que en su concepto entrañaría para su capital y puerto la creación de la zona neutral en Barcelona, asedian al Gobierno para que S. E. el señor Presidente de la República, prescindiendo del Poder legislativo, autorice en seguida, por medio de decreto, el puerto franco de Marsella.

Si el Ayuntamiento de Barcelona, velando por el porvenir de su puerto y por el desarrollo y engrandecimiento de la ciudad, no se hallara plenamente convencido de la necesidad y conveniencia de establecer aquí la zona neutral, los trabajos y gestiones que se realizan en Francia, cerca del Gobierno de la República, bastarían para revelarles aquel interés supremo y la obligación en que se halla de defenderlo con todas sus energías.

Por las razones expuestas, la Corporación que suscribe, después de cumplimentar el cuestionario que se sirvió interesarle, tiene el honor de rogar á V. E. con el mayor encarecimiento, que, en defensa de los valiosísimos intereses de la producción, del comercio y de la exportación del país, se digne autorizar cuanto antes la creación, junto al puerto de Barcelona, de la zona neutral proyectada.

Barcelona 10 Agosto 1901.

INFORME
DE LA
SOCIEDAD ECONÓMICA BARCELONESA
DE AMIGOS DEL PAÍS

INSTITUTO TECNOLÓGICO DE BARCELONA

DE INGENIERIA DE SISTEMAS

CONSULTADA la Sociedad Económica Barcelonesa de Amigos del País, por la Dirección general de Aduanas en su comunicación de 17 de Diciembre último, contesta:

Que elevándose á consideraciones generales, su opinión es de que el establecimiento de zonas neutrales en España es de urgente necesidad, es una cuestión capital bajo el punto de vista nacional, si se quiere que renazca el comercio y la marina, buscando nuevas salidas, reconquistar nuestro antiguo puesto en el movimiento comercial del mundo, ó por lo menos luchar con las demás naciones en condiciones más iguales, y recobrar el provecho que han sabido sacar los extranjeros de nuestro vicioso sistema económico.

La institución de puertos francos es correctivo indispensable de nuestro régimen actual en España. Porque, obligar á nuestro comercio, que sólo se mueve entre trabas y dificultades, á luchar con naciones á las que la existencia de puertos francos, libres de estas intervenciones que nos ahogan, asegura una superioridad incontestable en el mercado internacional es imposible; qué provecho se puede esperar de una lucha á la vez tan extraña y ridícula. Los puertos son como los establecimientos que se hacen la competencia,

los que no se adaptan á las costumbres y condiciones del cliente desaparecen.

En España, con su continuo atraso y tradicional procedimiento de discutir, aún tiene por problema sin resolver lo que toda Europa hace tiempo ha resuelto, y los extranjeros perfeccionan por esfuerzos constantes y poderosos, una institución que para nosotros es problemática, Los gobiernos deben fijar su atención en la necesidad de reanimar nuestro comercio, restaurar la marina, fortalecer la industria, mejorar la agricultura, atraer capitales á nuestros puertos é impedir la creación de grandes centros extranjeros que acaparen el comercio del mundo.

El interés general, el bienestar y la fortuna pública reclaman esta institución, déjense á un lado cuestiones de celos y antipatías locales que tan á menudo aparecen en España, cuando debería sólo ser mirado bajo el punto de vista general. No se trata de pretensiones particulares, de privilegios dados á unas ciudades en detrimento de otras. Los puertos francos son patrimonio de toda la nación y poderosas fuentes de prosperidad para todos los ramos de la riqueza del país y de lucro para todos sus habitantes. Todo se relaciona en un Estado, y el desarrollo de su bienestar es el resultado del desarrollo simultáneo y todo lo completo posible, de cada una de sus partes.

Todas estas razones aumentan su fuerza después de la pérdida de nuestras colonias.

Puerto franco ó zona neutral es un puerto situado fuera de la línea de aduanas, abierto á todos los buques de comercio, sin distinción de bandera y naturaleza del cargamento. Es un sitio común donde convergen por una especie de ficción una extensión de territorio de todas las naciones. Recibe y expide de una á otra nación todas las producciones respectivas, sin trabas ni derechos.

Las ventajas son consecuencia de la libertad, rapidez y economía que presenta la zona neutral. Todos los obstáculos de las aduanas desaparecen. La entrada de los buques y sus

mercancías y su salida se hacen á gusto de los comerciantes.

(Descripción de las operaciones actuales.)

Se concibe sin dificultad ninguna cómo el comercio des-
embarazado de estos obstáculos que le ahogan y los gastos
que le paralizan, tomará inmensas fuerzas, con un régimen
favorable la actividad será grande por la afluencia de mer-
cancías y comerciantes de todo el mundo. Un puerto franco
está destinado á ser el centro de todas las combinaciones y
la reunión de todos los intereses; el comercio busca los gran-
des mercados, las mercancías tienen una tendencia inevita-
ble hacia los grandes depósitos, los grandes centros, porque
allí abundan los capitales y las ventas son fáciles. El extran-
jero prefiere siempre sobre los demás puertos al que reúna
dos condiciones principales: primera, que encontrará colo-
cación fácil y provechosa para su cargamento; segunda, que
se procurará con rapidez libertad y baratura, un cargamen-
to para el retorno. El concurso de vendedores extranjeros
en un puerto franco abarata los objetos de importancia con
que proveen á una nación, y estos mismos extranjeros com-
pradores, aumentan el valor de los productos de la agricul-
tura é industria interiores.

Para que nuestros productos tengan el mayor valor
posible, es necesario que haya el mayor número de com-
pradores, y éstos vendrán si encuentran la mayor comodi-
dad, interés y libertad posibles.

Otra de las ventajas de los puertos francos es la estabili-
dad, porque no hay duda que los continuos cambios legisla-
tivos, reales órdenes y decretos, circulares, etc., en el siste-
ma de impuestos y reglamentos y las continuas modificacio-
nes en las formalidades de nuestro régimen fiscal en virtud
de instrucciones ó interpretaciones que paralizan á menudo
la ley: causan un grave perjuicio al comercio, desbaratan el
cálculo, cansan al comerciante, perjudican al fabricante y
les producen pérdidas imprevistas.

Las inmensas ventajas que los puertos francos producen

á las naciones, es de todos conocidos, y, hoy día, el movimiento hacia su establecimiento es general en Europa. Una rápida ojeada sobre los que existen ya, y el movimiento para su creación, que hay en algunas naciones que aun no lo tienen, lo demostrará hasta la evidencia.

Hamburgo. — Los buques optan entre el puerto antiguo, con su régimen, habitual y el puerto franco donde se hacen todas las operaciones con completa libertad, fuera de la intervención y hasta de la presencia de la aduana. Pagan sólo derechos de muelle en proporción al tonelaje desembarcado y embarcado.

Las mercancías están obligadas á ir á la exportación, pues sólo podrían entrar al interior pagando el máximo de las tarifas, pues la ausencia de inspección no permite la aplicación de los derechos diferenciales, según su especie y procedencia.

En cuanto á su instalación, el puerto libre está cerrado por una barrera y en su recinto hay cobertizos, almacenes, depósitos y *algunos* establecimientos industriales.

Los negociantes, empleados y obreros, sólo pueden permanecer durante el día para dedicarse á sus ocupaciones; por la noche sólo quedan los vigilantes.

Copenhague. — Establecido en 1894. Tiene una doble verja para su aislamiento. Las mercancías pagan un derecho de carga y descarga de 25 céntimos por tonelada. En la zona neutral hay diversas industrias establecidas en terrenos alquilados, porque ningún particular puede ser propietario. Su régimen es de completa libertad y como por sus leyes arancelarias no hay derechos diferenciales, las mercancías y géneros industriales para su introducción al interior, pagan los derechos generales.

Génova. — Conserva con el nombre de depósito franco un recinto aislado, dependiendo de la Cámara de Comercio y alquilado á los negociantes. Las mercancías pueden sufrir sin la intervención de la aduana, trabajos de todo género: cambio de embalaje, mezclar, limpiar, etc., y son reexport-

tadas sin otro gasto que el alquiler del almacén. Una declaración ó manifiesto es depositado en la aduana, que tiene en cuenta las entradas y salidas, pero que no hace jamás recuentos de mercancías. No se admiten los productos de los países que no tienen tratados de comercio con Italia.

Trieste ha sido puerto franco hasta 1891, pero conserva aún un régimen de favor para sus docks.

Gibraltar es puerto franco desde 19 de Febrero de 1706, por decreto de la Reina Ana.

Rusia ha abierto un puerto franco en Kola, en el mar Blanco.

Stockolmo y Amberes estudian y piden esta libertad.

Marsella, que siempre ha sido rival de Barcelona, hace inmensos trabajos para la creación de su antiguo puerto franco, que ha logrado dos veces ver restablecido por Colbert y Napoleón I; la decadencia creciente del puerto francés en su comercio y marina, les ha convencido de que el solo remedio está en tener un puerto franco y son tan activos los trabajos, tan justa la causa y tan evidente la necesidad, que muy pronto verán logrados sus propósitos.

En España también tenemos legislación sobre esta materia, durante el siglo anterior.

Por ley dada en 12 de Febrero de 1829, por Fernando VII se creó en Cádiz una villa franca á instancias del Consulado y de la Sociedad Económica de Cádiz. La franquicia era total, y en el puerto podían entrar, salir y comerciar libremente los buques de todas las naciones amigas de España, con frutos, géneros y efectos de cualquier especie, sin aduana ni derecho alguno de entrada ni salida, ni más gastos de los que por sanidad, anclage ú otros, puramente locales, se fijaban en el Reglamento de Puerto franco; se quitaba la Aduana de Cádiz y se restablecían resguardos para impedir el fraude; los extranjeros eran equiparados á los nacionales, y en caso de guerra se establecían las suficientes seguridades para sus personas é intereses.

Desgraciadamente, con el régimen de inestabilidad que

caracteriza á las leyes españolas, tan saludable institución fué abolida tres años después, en 1832.

En Canarias, desde 11 de Julio de 1852, existen los siguientes puertos francos; Tenerife, Orotava, Ciudad Real de las Palmas, Santa Cruz de la Palma, Santa Cruz de Lanzarote y Gomera, y se hizo extensivo á Valverde por la ley de 22 de Junio de 1870.

Dadas las consideraciones anteriores y conocidos los hechos referidos, pasemos á contestar el cuestionario:

1.^a «Si conviene destinar en el puerto de Barcelona una zona neutral aduanera, para que dentro de ella puedan hacerse determinadas operaciones industriales y de comercio encaminadas á facilitar la exportación de mercancías nacionales y el tránsito de las extranjeras». El movimiento de Europa hacia la creación de los puertos francos es general, y la experiencia del rápido crecimiento de Hamburgo y Copenhague, hace que debamos imitarlos. La magnífica situación geográfica de Barcelona en el Mediterráneo, la riqueza y toda clase de recursos de sus habitantes, la tradicional inclinación de los catalanes al comercio de Levante, el que puede ser el primer puerto franco que se establezca en el mar latino, y por lo tanto, antes que haya intereses creados en los demás, las vías de comunicación con que cuenta Cataluña; la inmensa importancia de la industria catalana y otras muchas causas; harán que pronto sea un centro de contratación y exportación en Europa, muy importante: se abrirán nuevos mercados, y de su creación depende nuestra expansión comercial.

2.^a «Qué clase de operaciones comerciales ó fabriles podrían permitirse dentro de la zona neutral detallándolas nominalmente»: Sobre este punto no cabe innovación de ninguna clase, debemos limitarnos casi á copiar lo que ya existe en el extranjero, la institución de la zona neutral se crea para que compita con los puertos francos extranjeros, por lo tanto á su legislación y experiencia hay que acudir. Se permitirá la importación y exportación, depósito y tránsito de

primeras materias y toda clase de productos transformables en cuanto á operaciones de comercio, llamando la atención respecto á los alcoholes procedentes del extranjero, para que no resulten perjudicados los alcoholes vinicos, á los que podría concederse una prima de exportación.

En cuanto á operaciones fabriles se permitirán todas las que tengan por objeto transformar primeras materias del extranjero para convertirlas en productos destinados á la exportación. Estas industrias variarán según las necesidades de la época y teniendo presente que no perjudiquen á las que ya exportan, pudiendo citarse como ejemplo los siguientes:

Abonos.—Molinería, fabricación de pastas, féculas, almidón y sus derivados.—Chocolates, confitería, jarabes.—Refinería de azúcar.—Vinos y cervezas.—Alcoholes y licores.—Fundición mecánica de hierro para manufacturas finas ó de ferretería.—Utensilios de cocina, cuchillería, agujas, alfileres, clavazón, ojetes.—Alambres, cables y conductores eléctricos.—Cok —Aceites y grasas, bujías, jabones, perfumería.—Destilación de alquitranes, breas, petróleo, etc.—Barnices, hules y charoles.—Objetos de cauchoux y gutapercha.—Materias tintóreas, tintas, secantes, esmaltes.—Artículos de celuloide.—Curtidos, correas.—Papel, cartón.—Botones, peines y objetos de asta.—Hilados, tejidos y géneros de punto de todas clases.—Aprestos, blanqueo y estampados.—Guatas, algodones antisépticos y apósitos.—Tules bordados, blondas mecánicas.—Paraguas, flores artificiales y plumas de adorno.—Calzado.—Joyería, quincallería y bisutería.—Cestería.—Tabaco y fósforos.

3.^a «A qué formalidades deberá sujetarse, la introducción, la estancia y la salida de las mercancías tanto nacionales como extranjeras en la zona neutral».—Desde el mar, entrada y salida libres para todos los buques y mercancías, con facultad completa de descargar, manipular, transformar, recargar, reexportar, etc., sin ninguna prohibición, impuesto fiscal, formalidad, ni visita. El puerto franco está

en absoluto fuera de territorio, la aduana no debe intervenir. En Hamburgo solamente se hace una declaración con un fin estadístico.

Por tierra: vigilancia completa y fácil; al puerto franco se le aísla enteramente por medio de verjas ó murallas: con un doble recinto se tiene un camino de ronda que facilita la vigilancia y evita el contrabando sin cansar ni molestar al comerciante. Con una sola salida que tendrá una oficina de percepción para el paso de mercancías que van al consumo interior y una puerta que se cerrará durante la noche y nadie, excepto los vigilantes, pueden quedar dentro de la zona neutral, no permitiendo en ella habitaciones. También debe construirse un ferrocarril de enlace con la red general.

Una vez dentro del puerto, los buques de todas clases y naciones sólo pueden salir para el extranjero sin poder entrar en el puerto ordinario, á no ser que estén vacíos ó que paguen los derechos ordinarios por las mercancías que tienen á bordo. Los derechos de aduanas serán el máximo,

Las industrias no podrán trabajar para el mercado interior. En todos los puertos francos verdaderos hay pocas fábricas por que este no es su principal destino que es servir de depósito general de las mercancías que llegan y salen. Las industrias son desnacionalizadas y condenadas á trabajar sólo para la exportación. Es un principio de justicia que las fábricas de la zona neutral que no pagan ningún derecho de aduana sobre las primeras materias y sobre los agentes de transformación, que economizan los derechos sobre las mermas, no puedan hacer competencia á las industrias del interior.

De modo que las industrias que se establezcan tendrán pleno conocimiento de causa y sabrán desde su origen que sólo tendrán la exportación como única salida. Caso de querer entrar sus productos para el consumo interior, pagarán el máximo de derechos.

En los muelles habrá las instalaciones y útiles que pueda

necesitar el comercio, cobertizos, almacenes de venta, etc. En Copenhague nadie puede ser propietario del terreno, sólo hay arrendamientos á largo plazo.

4.^a «Qué gravámenes deberán exigirse á dichas mercancías»: Un derecho de carga y descarga de 25 céntimos de peseta por tonelada y un alquiler de los terrenos ó edificios que ocupen los comerciantes ó fabricantes.

5.^a «A cargo de quién debería estar la creación y administración interna de la zona neutral, y en el caso de que se opine que no debe ser á cargo del Gobierno, á qué entidad social podría confiarse y cómo debería constituirse dicha sociedad»: A la actual Junta de Obras del Puerto, modificando su constitución en la forma siguiente:

Presidente, el Gobernador civil y un individuo de la Diputación provincial, del Ayuntamiento, Cámara de Comercio, Económica Barcelonesa de Amigos del Pais, Fomento del Trabajo Nacional, Instituto Agrícola Catalán de San Isidro, un comerciante, un comisionista, un armador, un banquero, un agente de aduanas y un representante. Las atribuciones y facultades necesarias para la constitución y administración de esta corporación, han de tener un carácter autonómico y han de estar á cubierto para lo sucesivo de toda modificación ó cambio del poder central; podrá construir el puerto antiguo, y la zona neutral, administrar y dirigir su marcha, levantar empréstitos, establecer impuestos, con tal que no perjudiquen al comercio general de España, encargarse de la enseñanza comercial y náutica y todas aquellas atribuciones que necesite para el fomento y marcha del comercio, agricultura é industria.

6.^a «Cómo podrian reunirse los fondos para crear y administrar la zona neutral, y en caso de que los ingresos superen á los gastos á qué se aplicaría el sobrante y dónde deberá estar depositado, y si por el contrario produjera un déficit cómo debería cubrirse».—Esta pregunta ya está contestada en la respuesta anterior, con la completa libertad de la Junta de Obras del Puerto, esta Corporación encon-

trará los medios para crear y administrar la zona neutral y, en caso de superabit, se empleará en mejoras de la zona neutral.

Esta Comisión, con las anteriores conclusiones, cree haber cumplido el cometido que le confió la ilustre Junta Directiva de la Sociedad Económica Barcelonesa de Amigos del País.

Barcelona 20 de Febrero de 1901.

Fué aceptado por unanimidad el anterior dictamen en sesión de la propia fecha.

INFORME
DEL
FOMENTO DEL TRABAJO NACIONAL

DE GRADU

LIBRARIUS HIC TRANSITO NACIOVA

LA Junta Directiva del Fomento del Trabajo Nacional no puede menos de hacer pública demostración de la actividad y celo que el Gobierno de S. M. ha desplegado en pro de la creación de una zona neutral en el puerto de Barcelona, que tuvo el honor de solicitar en Noviembre último, puesto que, á pesar del poco tiempo transcurrido, no sólo se ha concedido dicha zona, sino que, nombrándose seguidamente una Comisión para que fijara sus límites, están ya estos señalados; y á fin de poder llevar este proyecto, aun con mayor rapidez á la práctica, V. E. se apresuró á circular por R. O. de 7 de Diciembre un interrogatorio encaminado á resolver los problemas de detalle, que su planteamiento habrá de ofrecer. Esta conducta, secundando con una celeridad á que no estamos habituados, nuestra iniciativa, no sólo merece nuestros plácemes, sino que también nuestro más sincero reconocimiento.

Rendido este tributo al Gobierno de S. M. y á V. E., la Junta pasa á contestar dicho interrogatorio, en la forma sumaria que un escrito de esta índole permite:

PREGUNTA PRIMERA

¿Si conviene destinar en el Puerto de Barcelona una zona neutral aduanera, para que dentro de ella puedan hacerse

determinadas operaciones industriales y de comercio, encaminadas á facilitar la exportación de mercancías nacionales y el tránsito de las extranjeras?

Teóricamente, ó en principio, los economistas, guiados por el ejemplo de diversos países, sobre todo de Alemania, han resuelto afirmativamente esta cuestión, pero lo que importará á esa Dirección saber, es si los industriales y comerciantes entendemos que es conveniente establecer una zona neutral en Barcelona, y en qué razones nos apoyamos.

Pues bien: la razón primordial en que nos fundamos, es que hay una crisis permanente en Cataluña por exceso de producción, debido, ya á la pérdida de las Colonias, ya al crecido número de fábricas existentes, pues las hay de todas clases cerca de trece mil en este Principado. Por la misma causa hay una crisis agrícola, mayor aún que la industrial. Esto, y la necesidad de mayor desenvolvimiento que cada vez más sentimos por un movimiento de expansión propio de nuestros tiempos, ha inducido á todos á pensar en la exportación por creer que no tiene el problema de la producción catalana, é igualmente la del resto de España, otra solución. Una vez en este camino, se ha creído que uno de los medios más eficaces para abaratar la producción y facilitar la exportación, es establecer una zona neutral en este puerto.

Consignado nuestro punto de vista, es preciso averiguar si el proyecto es viable, ó sea si es razonable esperar de su realización los resultados que nos prometemos. Antes de entrar en materia, nos permitiremos hacer algunas consideraciones previas, en cierto modo necesarias, porque servirán mucho para esclarecer este asunto. Todos los proyectos nuevos suelen tener contradictores, ya por creer, las más veces equivocadamente, que se lastiman intereses creados, ya por que encerrados en el estrecho círculo de la tradición y de la rutina, no aciertan á ver otros horizontes y desconfían de toda novedad. Cuando se propuso crear el puerto

franco de Hamburgo, se manifestó en el Imperio alemán gran hostilidad contra su establecimiento, y la misma Administración prusiana lo concedió con extraordinarias prevenciones. Y salieron los argumentos de costumbre: ó sea que los productores nacionales saldrían perjudicados y perderían los mercados exteriores que ya poseían, alegando que serían substituidos por artículos extranjeros, fabricados en los puertos francos; que habría gran contrabando; que para depósitos y préstamos no harían falta, puesto que había otras instituciones, á más de facilidades legales que llenaban cumplidamente estos fines; que la franquicia no contribuiría á aumentarlos, y por último que los extranjeros se apoderarían de las transacciones en la zona neutral, repercutiendo sobre el tráfico general. Y en efecto: se equivocaron tanto, que aquel puerto, á la sazón mezquino, es ahora, después del de Londres, el primero del mundo, llevando ventaja últimamente al de Liverpool. Los beneficios que ha reportado á la industria alemana, son realmente maravillosos; á tal grado que han producido una verdadera revolución económica en aquel imperio, donde nadie imaginaba que pudiese llegar á ser una nación por excelencia exportadora, llevándola, con el objeto de desarrollar y abaratar el tráfico que tan sorprendentes vuelos tomó inmediatamente, á cambios radicales en las tarifas de sus ferrocarriles, á grandes empresas para utilizar sus vías fluviales y á combinaciones muy hábiles con sus líneas de navegación. Ejemplo tan palmario ha obligado á Holanda, á Bélgica, á Italia, ahora á Francia y á los mismos Estados Unidos, á imitarlo. De la propia suerte, cuando se creó el puerto franco de Copenhague, todo Dinamarca lo juzgó una locura, y á la empresa arrendataria le costó no poco trabajo allegar capitales por creerlo un negocio absurdo y, por tanto, ruinoso. El éxito, sin embargo, puede calificarse de colosal.

Y es que la vida moderna es muy compleja, y la trabazón que liga á todas las esferas económicas, y la repercusión de una en otra, escapa á los apocados de espíritu, los cuales,

se resisten á creer que haya nada que pueda mejorar ó substituir lo existente. Y tan erróneo es el criterio de la rutina, y en general, todos los conceptos *á priori*, que podemos recordar á este propósito que lo que más, casi lo único que se esperaba de los puertos francos de Hamburgo y Bremen, era la reexportación, mientras los productores alemanes se temían de ellos grandes perjuicios y ninguna mejora. Y ha sucedido todo lo contrario, puesto que la reexportación es relativamente corta, al par que la exportación de los productos industriales alemanes ha aumentado tanto que excepto Inglaterra, ha dejado muy atrás la de los demás países de nuestro continente. Así es que Hamburgo y Bremen son hoy principalmente plazas de comercio nacionales, que sirven de tránsito á las mercancías exóticas que penetran en el interior de Alemania, y para los productos, sobre todo los manufacturados, que el Imperio envía al extranjero, debiéndose sin disputa, al menos en gran parte, á las ventajas marítimas y comerciales de los puertos de las dos Repúblicas hanseáticas.

De aquí la popularidad de que goza ahora este sistema en toda Alemania, y por consecuencia, que Prusia el 23 de Septiembre de 1898 estableciera en Stettin una zona franca, otro en Neufahrwasser en 5 de Abril de 1899, y que últimamente se inaugurarán otras dos, una en Altona y otra en Emden; como Lubeck aspira á las mismas ventajas que Hamburgo y Bremen.

Ejemplos de tanta resonancia y de tal trascendencia no podían menos de llamar nuestra atención, y avivados con el acicate de una crisis que nos agobía, nada más natural que pensar en establecer una zona neutral en Barcelona, puesto que es notorio que está en condiciones para sostenerla, como es innegable que contribuirá al desarrollo de las industrias de Cataluña, y, quizás más aún, de la agricultura nacional.

Que esta afirmación no es gratuita ni ilusoria, poco nos costará demostrarlo. Desde luego es indispensable para depósitos. En los demás países los depósitos oficiales ó bien

de empresas particulares han sido más ó menos eficaces auxiliares del comercio; pero en Barcelona han sido tan raquíticos los resultados, tantas las formalidades, tantas las resistencias y tan onerosas las gabelas, que el comercio se ha visto precisado á renunciar á las ventajas que deberían ofrecer. De manera que, aun considerando el puerto de Barcelona sólo como de consumo, los beneficios de una zona neutral son irrecusables. Basta sólo fijarse en la cifra de 1.364,073 toneladas de mercancías á que asciende el conjunto de las importaciones y exportaciones en este puerto en 1899, para que se comprenda *à priori* que si el tráfico no puede ser inmediato, ó más claro, que si no hay depósitos de importancia á disposición del comercio y de la industria, ni salida de otro modo que el consumo local forzoso, ni otros dueños que unos pocos acaparadores, ni préstamos, ni las facilidades que el comercio necesita, sobre argüir todo ello un atraso inconcebible y un alejamiento total de la vida mercantil moderna, las transacciones resultarán, y han de resultar, tan difíciles, tan caras y hasta vejatorias, que es inútil pensar en un gran comercio, ni en una gran industria. Y estamos tan habituados á estas molestias é inconvenientes, así como á prescindir del crédito, que pasa todo como moneda corriente, y apenas se concibe su desarraigo, y menos por quienes tienen interés en que estas estrecheces causen estado. No, no es, ni puede ser este el porvenir de nuestro puerto, Barcelona necesita salir del raquitismo actual, y puede contribuir mucho á ello una zona neutral, ya para surtir en mejores condiciones que ahora el mercado nacional de mercancías ó de primeras materias exóticas, ya ofreciendo un vasto terreno donde depositar mercancías nacionales para la exportación. No tiene duda que si nuestros vinos, aceites, frutas, conservas, azafrán, pieles, tapones, y otros artículos dispusieran de grandes depósitos en el puerto de Barcelona, hallarían una exportación muy superior á la mezquina actual. Después de todo, y en eso no se han fijado los contradictores, esto es lo que ha sucedido en Hamburgo

y en Bremen, y ahora en Copenhague. Es evidente que cuando menos los barcos que descargan en el Puerto de Barcelona, cargarían de retorno, con preferencia á Marsella y Génova, muchos artículos que hoy compran en dichos puertos, si los tuvieran en el nuestro más á mano y con las facilidades necesarias.

Y si á esto se agrega la construcción de un puerto dentro de la zona neutral, sin las estadías, las gabarras, las socaliñas y los impuestos de ahora, la navegación sería muy pronto atraída á él, pudiendo disponer de facilidades, que no tienen, ni es fácil que tengan, los puertos de Marsella y de Génova. Este último, aparte las tempestades de su golfo, tiene aún muchos bajos, y con frecuencia resulta poco accesible. El golfo de Lyon es sumamente borrascoso, sobre todo en invierno, haciendo bastante peligrosa la navegación por las aguas de Marsella. Si miramos á las distancias, el puerto de Barcelona está más cerca de Argel, Túnez, Marruecos y en general de toda América que los dos citados, y si hay unas 120 millas más desde Port-Said, comparado con la ruta de Marsella, es siguiendo la directa desde las Bocas de Bonifacio que con frecuencia no son accesibles. Además la ruta de Barcelona, pasando al Norte de Baleares, Sud de Cerdeña y por los canales de Esquerquis y de Malta, es más tranquila y más agradable á los viajeros. Es verdad que no tenemos como Génova las facilidades de surtir á naciones como Suiza y Austria, para poder esperar un gran tráfico de tránsito, si bien de Barcelona á Narbona sólo hay 22 kilómetros más que desde Marsella, compensados con otras ventajas marítimas y á veces de distancias, pero en punto á depósitos podemos andar mucho camino, y tal vez también respecto al tránsito. No pretendemos sacar las cosas de su quicio ni mecernos en el inconmensurable espacio de las ilusiones; más también se juzgaron ilusiones los propósitos de otros puertos francos, y los hechos han demostrado que no lo eran. Lo esencial es dar facilidades. En Cataluña tenemos una industria cada vez más potente, pero el comercio

no corre parejas con su desarrollo, y es indispensable que así sea para conservar lo existente y para futuros desenvolvimientos. Mas el comercio rechaza trabas, molestias y dificultades, y necesita ser tanto más libre cuanto más quiera ensanchar los límites de la patria fuera de sus fronteras políticas. La navegación, sobre todo, acude donde las condiciones del mar, la exención de gabelas y la prontitud de las operaciones le son más favorables. De esto depende en gran parte la importancia que tengan los depósitos y la posibilidad del tráfico de tránsito. Mientras tanto, el escepticismo es tan infundado como las vanas esperanzas.

Las ventajas principales que reportan estas zonas y las que nosotros de pronto hemos de procurar, son que permiten á los barcos descargar toda su carga, no sólo de los artículos que han de ser objeto de manipulación ó los destinados á la exportación, sino de los que han de ser reexpedidos al interior, librándose de las formalidades vigentes para las declaraciones; de las molestias y lentitud de las inspecciones á bordo de los empleados del fisco; sin perder el tiempo en idas y venidas, lo cual importa mucho á la navegación, sobre todo á la de vapor; sin pago inmediato de derechos; sin los gastos de depósito; sin tener que venir á parar forzosamente á personas determinadas, y aborrándose un crecido número de gabelas y vejámenes. Permiten, sobre todo, estas zonas hacer compras en el extranjero en las ocasiones más favorables y tener almacenados los artículos esperando la demanda, así nacional como extranjera, sin desembolso previo de cantidades por aduanas ó por otros conceptos.

A juicio de esta Junta, pues, no tiene duda que no sólo es conveniente el establecimiento en este puerto de una zona neutral, sino que es absolutamente necesario, y aquí más que en ningún otro país, ya por las razones apuntadas, ya por muchas otras que, por ser muy conocidas y en gracia de la brevedad, se omiten.

PREGUNTA SEGUNDA

¿Qué clase de operaciones comerciales ó fabriles podrían permitirse dentro de la zona neutral, detallándolas nominalmente?

Operaciones comerciales. — Toda clase de operaciones consentidas por las leyes, menos la venta al detalle. Es natural que no se puedan poner límites, cuando no los hay en la actualidad. La única dificultad que en este particular se ofrece, es la del adeudo en el caso de entregar algún artículo al consumo interior.

Operaciones fabriles ó industriales. — Alemania ha clasificado estos puertos en dos clases: una como los de Hamburgo y Bremen llamados *freihafen* donde se pueden levantar fábricas; y otros como los de Stettin, Altona, Nenfahrwasser, etc., llamados *freibersik*, donde sólo se permite hacer selecciones, mezclas, manipulaciones de toda clase de mercancías, pero no transformaciones industriales.

En la zona neutral de Barcelona convienen entrambas cosas, si bien es natural que prevalezcan las industrias agrícolas, por ser las más propias para la exportación, como por ejemplo, las mezclas ó encabezamientos de los vinos, los de los aceites, licores, jarabes ó sean los artículos que necesitan otros caldos, alcohol, azúcar ú otras materias en suma que se pueden obtener á precios mucho más módicos. De todos modos debe cuidadosamente reglamentarse, ya para evitar abusos, ya para excluir determinadas industrias que pudieran perjudicar á las nacionales. Sin embargo, el criterio que principalmente ha de imperar, es de la mayor amplitud posible, porque de este modo se favorecerá la exportación, que es lo que cada vez más interesa.

Otra cuestión importa mucho resolver convenientemente, y es la de tarifas aduaneras. En Génova no se admiten las mercancías de naciones no convenidas para evitar confu-

siones y fraudes. En Hamburgo las materias que han sido transformadas, pagan la tarifa convenida, pero por el producto manufacturado, lo cual obliga á los industriales á reexportarlos, porque en cuanto la mercancía manufacturada tiene derechos algo elevados, no puede competir con los similares nacionales, los cuales sólo han pagado los módicos derechos de algunas, muy pocas, primeras materias, pues las más son libres. Las cosas son muy distintas respecto á las mercancías que no han sido transformadas. Cuando proceden de un país convenido, aun cuando se hayan mezclado con otras también de países convenidos, pagan por la tarifa mínima al penetrar en el imperio, y únicamente por la tarifa autónoma cuando un artículo que entre en las mezclas, proceda de un país sujeto á la tarifa general. Más hay que tener en cuenta: 1.º que las reducciones de derechos por los tratados son muy pocas en número en Alemania y 2.º que casi todos los países gozan de la cláusula de la nación más favorecida.

Aducimos estos datos para demostrar que lo más práctico es la exclusión de las mercancías de las naciones no convenidas, á menos que se destine para estas, mézclense ó no con las de procedencia convenida, una sección aparte. En el primer caso, satisfarían al entrar en la península los derechos de la segunda columna, como es lógico, pues en la actualidad pagan los mismos derechos, y en el segundo los de la columna primera. Esta solución es de esencia para el sostenimiento de la zona neutral, pues nadie acudiría á ella si rigiesen derechos diferenciales. Y esto es lo que se practica en todos los puertos análogos, donde quiera que se han establecido.

PREGUNTA TERCERA

¿A qué formalidades deberta sujetarse la introducción, la estancia y la salida de las mercancías, tanto nacionales como extranjeras, en la zona neutral?

La introducción y estancia no deben estar sujetas á formalidad alguna, toda vez que no pagan ni derechos ni impuestos, ni tendria finalidad alguna la intervención fiscal. Así sucede en los puertos francos de Hamburgo, Bremen, Copenhague, etc. Precisamente la ventaja principal de estas zonas neutrales consiste en las facilidades de la descarga y en que no hay que hacer desembolsos de derechos ó de impuestos. Lo único que cabe, es la declaración de la cantidad de las mercancías para fines estadísticos y un Reglamento de policía para el régimen interior. Si las mercancías van al consumo nacional, entonces los introductores tienen que someterse á las mismas formalidades que si lo hicieran por el puerto actual. Las precauciones que se toman para evitar abusos, son que las puertas de entrada por el lado de tierra no coincidan con las de salida; que no entren en el recinto de la zona más que las personas interesadas provistas de sus correspondientes permisos; que no puedan expendirse artículos para el consumo dentro de la zona sin haber satisfecho el derecho de aduanas y el impuesto de consumos, y que se tomen todas las medidas necesarias para evitar el contrabando. Este es mucho más difícil dentro de las zonas neutrales que en los puertos actuales, porque aquellas están cerradas por muros, rejas, ó grandes zanjás, y la vigilancia es más segura que en locales abiertos.

La única dificultad que se ofrece es para mientras no esté hecho el puerto franco, en cuyo caso no es posible otra cosa que la permanencia de las naves en el puerto actual y el transporte de la carga por vía férrea á la zona franca. Como en el mismo caso se hallan hoy los buques de tránsito,

basta aplicar el sistema de vigilancia que rige para estos, puesto que hasta aquí se ha considerado eficaz.

PREGUNTA CUARTA

¿Qué gravámenes deberán exigirse á las mercancías?

Su propio nombre lo indica. Únicamente los derechos de muelle y almacenaje, y estos muy moderados, y aplicados exclusivamente al sosten de la zona, porque ésta no puede ser fuente de ingresos fiscales, sopena de dejar de ser zona franca.

PREGUNTA QUINTA

¿A cargo de quién debería estar la dirección y organización interna de la zona neutral, y en el caso de que se opine que no deba estar á cargo del Gobierno, á qué entidad social podría confiarse, y cómo debería constituirse dicha Sociedad?

Desde luego la zona neutral no debe estar á cargo del Gobierno, como no deberían estar los puertos actuales; porque en todas las naciones se han entregado á las Cámaras de Comercio, ó á los Ayuntamientos, ó á Empresas particulares. Como aquí no hay verdaderas Cámaras de Comercio, puesto que la ley no les ha dado la organización, recursos y facultades que en el extranjero; además los Ayuntamientos están perturbados por las pasiones políticas y carecen de autoridad y de recursos, y por último, las empresas particulares arrendatarias han aspirado siempre á negocios demasiado lucrativos, no vemos otra solución que entregar dichos servicios á la Junta de obras del puerto, formada de individuos que representan las más principales Corporaciones económicas de Barcelona y que, por consiguiente, es independiente de la política, ni puede proponerse ningún fin de lucro, incompatible con el objetivo de una zona franca.

Por esta razón el *Fomento*, al pedir al Gobierno la zona neutral, indicó ya que la única entidad en condiciones para administrar la zona neutral, es la misma que administra el puerto fiscal; toda vez que á parte de las razones señaladas, es garantía de la armonía que debe reinar entre la administración de ambos puertos

PREGUNTA SEXTA

¿Cómo podrían reunirse los fondos necesarios para crear y administrar la zona neutral, y en caso de que los ingresos superasen á los gastos, á qué se aplicaría el sobrante, y dónde debería estar depositado, y si por el contrario produjera déficit, cómo habría de cubrirse?

Esta Junta no ha practicado ningún estudio concreto acerca de estos extremos, porque le constaba que la Comisión delimitadora de la zona se había encargado, á la vez que de levantar los planos, de hacer los cálculos, formular un presupuesto y arbitrar los recursos necesarios para las obras. A los datos, pues, de dicha Comisión nos atenemos, tanto más cuanto que se nos asegura que ha practicado un estudio verdaderamente concienzudo. En los demás países el Estado ó las ciudades han subvencionado fuertemente la creación y desarrollo de estas zonas; pero aquí no cabe pensar en ello y sólo se puede contar con la iniciativa individual, ó sea los recursos que proporcionen los particulares.

Resumiendo, pues, este modestísimo informe, la Junta del Fomento tiene el honor de manifestar V. E. lo siguiente:

1.º Que juzga no sólo conveniente, sino de absoluta necesidad, y hasta de interés nacional, la creación de una zona neutral ó franca en Barcelona.

2.º Que no sólo se han de practicar en ella las operacio

nes, más comerciales que transformativas, de selecciones mezclas, cambio de envases y otras manipulaciones análogas, sino que también verdaderas transformaciones industriales, mediante, para estas últimas, la autorización previa de la Dirección de Aduanas á fin de evitar contradicciones y conflictos con intereses creados que se pudiesen creer lastimados.

3.º Que los buques han de entrar en la zona sin ninguna clase de formalidades fiscales, y de la propia suerte las mercancías nacionales que por tierra ó por mar se introduzcan en la zona, sea para la exportación, para mezclas ú otras operaciones análogas.

4.º Que las mercancías procedentes de la zona neutral, al destinarse al consumo, paguen los derechos que satisfacen en los puertos actuales, ó sean las de las naciones convenidas si son de esta procedencia.

Para las mercancías procedentes de naciones no convenidas, cuando paguen derechos superiores á los de la columna 2.ª, debería haber un local perfectamente aislado, y en el caso de introducir sus mercancías en el interior, deben satisfacer la tarifa máxima.

5.º Que no cabe entregar la creación y administración interna de la zona neutral más que á la Junta del puerto tal como está organizada, ó sea mientras represente las corporaciones económicas que la han nombrado.

6.º Que ateniéndose á los datos de la Comisión de que se ha hecho mérito, no es indispensable la subvención directa del Estado.

Respecto á la vigilancia, nadie más interesado que esta Junta en que sea rigurosa; mas por fortuna los datos que posee de las zonas neutrales establecidas, alejan los temores por algunos manifestados; puesto que las autoridades respectivas aseguran que no tienen quejas de fraudes y los consideran más difíciles que en los puertos fiscales, por razón de estar abiertos, al paso que las zonas neutrales son recintos murados.

La Junta termina su contestación rogando que se proceda con alguna urgencia, porque así lo exigen las necesidades del Comercio y de la Industria de Cataluña, y además es indispensable procurarnos cuanto antes mercados donde colocar el sobrante de la producción industrial y, sobre todo, agrícola españolas,

Barcelona 21 de Marzo de 1901.

INFORME
DE LA
CAMARA DE COMERCIO DE BARCELONA

INFORME

CAMARA DE COMERCIO DE LANCETON

ESTA Cámara de Comercio, informando el interrogatorio formulado por el Excmo. Señor Ministro de Hacienda en la R. O. de 7 de Diciembre último, se complace en evacuar su cometido, puntualizando su parecer en una serie de conclusiones, ya que entiende ocioso hacer hincapié en la trascendental importancia que para Barcelona, Cataluña y España entera tiene la creación en nuestro puerto de una *zona neutral aduanera* donde depositar los productos exóticos, transformarlos, mezclarlos con los nacionales y establecer industrias para la exportación. dentro de un régimen de libertad y franquicias que compitiendo con sus similares extranjeros, le otorgue la preponderancia que le corresponde en el Mediterráneo, le permita recuperar el mercado levantino, ir con ventajas al del Oriente y centralizar el de las naciones de raza latina que ocupan el Centro y Sud del Continente americano.

CONCLUSIONES:

1.^a Que estima ser de interés nacional la creación de la *zona neutral* que se ha delimitado ya en sitio contiguo al puerto de Barcelona y en terrenos del delta del Llobregat.

2.^a Que entiende puede realizarse el proyecto sin subvención alguna directa del Estado; el cual, reservándose la soberanía y alta inspección que le incumbe, debería encomendar su organización y funcionamiento á una entidad que, siendo genuina representación del comercio, la industria, la marina, la agricultura y la administración pública, tuviese condiciones para ello.

3.^a Que la considera medio apropiadísimo para fomentar la exportación al extranjero de los productos agrícolas peninsulares y de desarrollar nuestra industria y marina, privados muchos de los primeros de fácil salida, é imposibilitados la mayor parte de los segundos de concurrir al mercado universal.

4.^a Que tiene el convencimiento de que, merced á ella, se solidarán con los lazos del mutuo interés las amistosas relaciones que tenemos con todos las países ibero-americanos.

5.^a Que al igual que en Alemania, nuestro régimen arancelario de franca protección, aconseja la creación de *zonas neutras* donde preparar los productos destinados á la exportación.

6.^a Que opina debe organizarse tomando por patrón los *puertos francos* de Hamburgo y Copenhague, y los *depósitos francos* de Génova, Lubek y Bremen.

7.^a Que cree ha de disponerse y reglamentarse de manera que pueda ir desarrollándose en sucesivas etapas, especificándose además las industrias que en la citada zona cabría establecer; marcando bien que, para consentir la instalación de otras nuevas, debería abrirse información entre los Centros económicos más directamente interesados y, en su vista, resolver el Gobierno dentro de un breve plazo; pudiendo desde ahora señalarse como admisible: el cupaje de los vinos, la fabricación de cristalería, ebanistería, marquetería, maquinaria general y chocolate, licores, salazones y conservas é industrias auxiliares, incluso construcción de envases, tostaderos de café y cacao, aserraderos de madera

y mármol, molinería, productos siderúrgicos y químicos y depósitos de carbón.

8.^a Que deberían permitirse con absoluta libertad todas las operaciones comerciales autorizadas por las leyes, dando las mayores facilidades para la introducción, estancia y salida por mar de naves y mercancías, y poniendo cuantas trabas reputé precisar la Aduana para evitar el contrabando terrestre, conforme se indica en la 13 conclusión.

9.^a Que el Fisco no puede percibir nunca ni por motivo alguno beneficio directo de la *zona neutra* y, por tanto, no cabría imponer gravámen fiscal ni aduanero á los buques y mercancías entradas, y si sólo otro muy moderado para sostén de su presupuesto y en compensación á los servicios que rendir debe.

10. Que debiera encargarse de la creación de la zona una entidad ó sociedad particular nacional y sólo si no existiere ésta podría encomendarse á la actual Junta de Obras del Puerto.

11. Que mediante préstamos con interés y reintegrables hechos por la Junta del Puerto, podría atenderse á los primeros gastos; los que luego serían cubiertos con la venta de terrenos que cabría hacer á comerciantes é industriales para sus depósitos y manufacturas, con la imposición de un cánón anual por el terreno ocupado, con los derechos de muelle y almacenaje, y algún otro de carácter muy moderado, posible de establecer.

12. Que si algún día existieran sobrantes, entiende deberían aplicarse á mejorar las condiciones y servicios de la *zona* ó del puerto.

13. Que cuantas medidas de vigilancia externa se tomen serán pocas para evitar el fraude; fraude que conviene reprimir por modo preciso, á fin de impedir que al perjudicar los intereses del Fisco, acabase con la industria nacional.

14. Que en la concesión de terrenos precisa evitar acaparamientos, pues éstos podrían redundar en perjuicio de

los industriales ó comerciantes que quisieran establecer sus industrias dentro de la zona, por cuyo motivo la entidad encargada de realizar el proyecto debe comprometerse á repartir aquéllos, huyendo de monopolios y concediéndolos directamente con equidad á los industriales ó comerciantes que los soliciten y con preferencia á las casas eminentemente españolas.

15. Que debe mantenerse incólume el principio del cabotaje exclusivo para la bandera nacional, de modo que ni á pretexto de la zona, ni por motivo alguno, puede dejar de sostenerse el referido principio en todas sus aplicaciones y efectos. La marina mercante nacional no renunciará jamás á esa última ventaja que le queda en la competencia imposible que hoy sostiene con las banderas extranjeras.

Barcelona 1.º de Mayo de 1901.

INFORME
DEL
CONSEJO PROVINCIAL DE AGRICULTURA
INDUSTRIA Y COMERCIO

INSTITUTION
OF AGRICULTURE
AND
HORTICULTURE
OF THE
STATE OF CALIFORNIA

ESTE Consejo, en sesión de 17 del actual, ha aprobado el siguiente informe emitido por una Comisión especial nombrada para formular la contestación á la consulta emanada de ese Centro de su digna dirección, referente al establecimiento de una zona neutral en el puerto de esta capital

AL CONSEJO:

La Comisión especial nombrada por el Consejo en pleno en sesión del 5 de Enero último para formular la contestación al interrogatorio emanado de la Dirección general de Aduanas, relativo al establecimiento de una zona neutral en el puerto de esta capital, tiene el honor de cumplimentar su cometido por medio del siguiente escrito.

Invitado el Consejo provincial de Agricultura, Industria y Comercio de Barcelona, á contestar al interrogatorio dictado por V. E. en la R. O. de 7 de Diciembre último, sobre el establecimiento en esta ciudad, de una zona neutral ó puerto franco, defiere gustoso diciendo á la primera de las preguntas del mencionado interrogatorio formulada en los siguientes términos:

¿Es conveniente el establecimiento de una zona neutral en el Puerto de Barcelona?

Que advertidos la Agricultura, la Industria y el Comercio españoles del inmenso desastre que la pérdida de los restos riquísimos del que fué nuestro imperio colonial significa para aquellos elementos de trabajo y actividad, privados de concurrir á los mercados de dichas colonias por la desaparición del régimen de favor que á nuestras producciones nuestra soberanía otorgaba, estudiaron la manera de buscar otras expansiones que viniesen á compensar los mercados perdidos, creyendo como otro de los medios que á este fin pueden concurrir, la creación de zonas neutrales en nuestra nación, donde puedan depositarse, con franquicia absoluta de derechos de Aduanas, los productos extranjeros; facilitando de esta suerte, su reexpedición á los mercados de otras naciones, impulsando así nuestro tráfico mercantil.

La trasformación, además, de los mencionados productos ya sea por procedimientos industriales, ya mezclándolos entre sí ó con productos nacionales, favorecería, innegablemente la exportación de estos últimos y el desarrollo industrial de nuestro país.

Con respecto á los beneficios que las zonas neutrales producen á las naciones que las tienen, todo el mundo está conteste en que los rinden, y poco por consiguiente sobre este particular concreto hemos de decir por nuestra parte, como no sea recordar el notable impulso que á favor de una zona neutral en Hamburgo, ha adquirido aquel puerto.

De 2.800,000 toneladas que en 1880 aparecen como movimiento comercial, asciende éste en 1890 á 15.000,000 de toneladas; y aparece hoy la flota matriculada en dicho puerto, como superior á la francesa.

Éxitos muy parecidos, por lo beneficiados, han logrado los puertos de Copenhague y Génova, llegando el de esta última ciudad, á inquietar por el movimiento mayor de su comercio, al vecino y rival de Marsella.

También los puertos de Bremen y Lübeck adquieren á favor de franquicias semejantes, avance en su movimiento mercantil.

Constituye, positivamente acreditado por los ejemplos aducidos, un progreso económico el establecimiento de zonas neutrales; siendo de notar que justamente Alemania que se rige por el sistema protector en sus aranceles de Aduanas, aplaude lo realizado en Hamburgo; deseando extenderlo á otros puertos de su nación.

De ahí que los productores de nuestro país, lejos de mirar el establecimiento de estas zonas en España con recelo, han de acogerlas con verdadera simpatía, dado el convencimiento que abrigamos de que han de promover un provechoso movimiento de un mayor tráfico en el comercio internacional, que indudablemente prestará á su vez, alientos á nuestra exportación de productos agrícolas é industriales.

Creemos también que complementan las zonas neutrales el sistema protector, cuyo objetivo es el fomento del trabajo nacional; asegurando para el mismo el mercado de su nación y al propio tiempo la conquista de los extranjeros.

Las facilidades que al comercio internacional se dan por medio de las zonas neutrales, atraen aquellas producciones extranjeras que de otro modo se dirigen á los centros comerciales, á los cuales hay que acudir recibiendo de los mismos dichas producciones con los recargos múltiples que el intermediario aplica y beneficia.

Difícil es precisar el desarrollo que imprimirá á la navegación, al comercio, á la agricultura y á la industria, el establecimiento de una zona neutral, junto al actual puerto de Barcelona; pero, para quien conozca la aptitud industrial y mercantil que á los catalanes caracteriza, estimulada, como antes hemos dicho, por la imperiosa necesidad de sustituir los mercados de las que fueron nuestras colonias, no es aventurado predecir grandes desenvolvimientos que alcancen en días próximos á los que nos admiran y han logrado Hamburgo y Copenhague.

Creemos finalmente que el primer ensayo de zona neutral ha de ser estableciéndola inmediata al puerto de Barcelona, pues, además de que éste cuenta ya con un tráfico mercantil de verdadera importancia, existen felizmente, junto al mismo, hermosas playas y terrenos suficientes que ofrecen excelentes condiciones para ser debidamente vigilados en evitación de fraudes.

La segunda pregunta del interrogatorio viene formulada así:

¿Qué clase de operaciones comerciales ó fabriles podrían permitirse dentro de la zona neutral, detallándolas nominalmente?

Opinamos que debería permitirse la entrada en la zona neutral á todos los productos extranjeros, ya sea para reexportarlos en el mismo estado en que entraron, ya sea después de haberse transformado por virtud de mezclas, cambios de envase ú operaciones fabriles ó industriales; pero con el fin de no perjudicar las industrias establecidas en el país, debiera limitarse el permiso de establecimiento en la zona, para lo cual, se abriría una información con objeto de oír á los centros económicos más directamente interesados, siempre que se tratara de instalarse una industria cualquiera, y en vista de dicha información, el Gobierno de S. M. resolvería según procediese.

No obstante, cuando todos estos productos, sean ó no transformados, entren en la península, adeudarán á tenor de la tarifa máxima, con más los impuestos de puerto, con abono de los que hubiesen devengado á la entrada de la zona neutral.

Por el carácter industrial que pueden adquirir ciertas transformaciones de productos agrícolas, entendemos que esta Corporación viene obligada en primer término, á indicar, siquiera por modo somero, la influencia que pueda tener la reforma de que se trata, en la agricultura del país.

Concretándonos muy especialmente á nuestra comarca, es evidente que existen dos productos agrícolas que necesi-

tan transformaciones, más que agrícolas industriales, para que puedan elevarse sus cualidades intrínsecas y obtengan mayor precio en los mercados consumidores.

Nadie ignora que nuestros vinos y aceites, teniendo condiciones naturales reconocidas son primera materia muy apta para que manos extranjeras eleven, á veces, hasta el 100 por 100 el valor de dichos productos.

Y al fijarnos, especialmente, en los vinos y aceites, lo hemos hecho, no porque creamos que vayan á ser los únicos productos beneficiados, puesto que las industrias derivadas de los mismos, alcoholes, aguardientes, tartratos, aceites de orujo, jabones, etc., lo serán también, como otras muchas industrias agrícolas que sería prolijo enumerar, por ejemplo: preparación de frutas, conservas, aprovechamiento de productos forestales, etc., etc., siempre que al establecimiento de la zona neutral, presida el buen acierto que viene demostrándose.

Por esto entendemos que el Consejo de Agricultura Industria y Comercio está llamado á prohiar dicho proyecto.

Dice la tercera pregunta:

«¿A qué formalidades deberá sujetarse la introducción, la estancia y la salida de las mercancías, tanto nacionales como extranjeras en la zona neutral?»

Puesto que las mercancías que se introduzcan en la zona neutral no han de gravarse con impuesto alguno, no cabe formalidad ni á la entrada ni á la salida, como no sea la estrictamente necesaria para la estadística y buen régimen interior; y para evitar abusos el fraude y el contrabando, basta con establecer puertas de entrada, ó puertas á las de salida é impedir el ingreso en el recinto á toda persona que no vaya provista de la correspondiente autorización.

En los puertos francos de Hamburgo, Copenhague, Bremen y otros, la ventaja estriba en la facilidad que da al tráfico la exención de toda formalidad embarazosa é inútil y la franquicia de derechos é impuestos.

La hemos dicho, al contestar á la segunda pregunta, que

cuando las mercancías entren en la península, naturalmente destinadas al consumo nacional, entonces y solo entonces, deberán sujetarse á las formalidades y al pago de los impuestos, al igual que sus congéneres que entrarán por el puerto.

En el interin no esté construido el puerto franco, deberá permitirse la estancia de los buques en el actual y el transporte de la carga destinada á aquél por vía férrea ó por medio de barcazas.

Basta aplicar, en este caso, el sistema de vigilancia que se observa hoy para los buques de tránsito.

La cuarta pregunta está concebida en los siguientes términos:

¿Qué gravámenes deberán exigirse á las mercancías?»

Entendemos que sólo debería exigirse un derecho módico en concepto de muelle y almacenaje; aplicando su rendimiento al sostén y conservación de la zona, ya que ésta no puede exigir derechos fiscales sin dejar de ser zona franca.

Dice así la quinta pregunta:

¿A cargo de quién deberá estar la dirección y organización interna de la zona neutral y en el caso de que se opine que no debe estar á cargo del Gobierno, á que entidad social podría confiarse y cómo debería constituirse dicha sociedad?»

En todas las naciones se han entregado los puertos francos á las Cámaras del Comercio, á los Ayuntamientos ó á empresas particulares que al efecto se han constituido; pero en España las Cámaras de Comercio no tienen la organización, recursos y facultades que tienen las del extranjero; los Ayuntamientos, además de carecer de la autoridad necesaria para el caso, están continuamente perturbados por los vaivenes que ocasiona la política; y las empresas particulares persiguen por necesidad el lucro aspirando continuamente á su aumento, sin tener en consideración el interés general; creemos que todos los servicios que á la zona neutral se refieran, deberían entregarse á la Junta de Obras del

Puerto, constituida por individuos procedentes de corporaciones oficiales y de prestigio en Barcelona; corporación que está libre de la necesidad de lucro, libre de los embates de la política, y que al poner bajo su salvaguardia los intereses peculiares á la zona neutral, no se haría más que, por analogía, extender su esfera de acción á la misma pudiendo anticipar fondos para los primeros gastos, garantizándolos el Estado.

Finalmente, la sexta pregunta dice:

«¿Cómo podrían reunirse los fondos necesarios para crear y administrar la zona neutral, y en caso de que los ingresos superaran á los gastos, á que se aplicaría el sobrante, y donde debería estar depositado; y si por el contrario produjera déficit, cómo habría de cubrirse?»

Por lo que á esta pregunta se refiere, el Consejo se adhiere á la parte correspondiente del dictamen de la Comisión delimitadora de la zona.

Barcelona 20 de Junio de 1901.

...the first of the ...
...the second of the ...
...the third of the ...
...the fourth of the ...
...the fifth of the ...
...the sixth of the ...
...the seventh of the ...
...the eighth of the ...
...the ninth of the ...
...the tenth of the ...

...the first of the ...
...the second of the ...
...the third of the ...
...the fourth of the ...
...the fifth of the ...
...the sixth of the ...
...the seventh of the ...
...the eighth of the ...
...the ninth of the ...
...the tenth of the ...

...the first of the ...
...the second of the ...
...the third of the ...
...the fourth of the ...
...the fifth of the ...
...the sixth of the ...
...the seventh of the ...
...the eighth of the ...
...the ninth of the ...
...the tenth of the ...

...the first of the ...
...the second of the ...
...the third of the ...
...the fourth of the ...
...the fifth of the ...
...the sixth of the ...
...the seventh of the ...
...the eighth of the ...
...the ninth of the ...
...the tenth of the ...

...the first of the ...
...the second of the ...
...the third of the ...
...the fourth of the ...
...the fifth of the ...
...the sixth of the ...
...the seventh of the ...
...the eighth of the ...
...the ninth of the ...
...the tenth of the ...

INFORME
DE LA
JUNTA DEL PUERTO DE BARCELONA

1847

LISTA DEL PERIODO DE INACCIÓN

NADA difícil ha de ser á esta Junta contestar con la precisión debida á los extremos del Interrogatorio formulado por V. E. en la R. O. de 7 de Diciembre último sobre establecimiento en esta ciudad de una *zona neutral* ó *puerto franco*, ya que nada hay que inventar en la materia y sí mucho y bueno que copiar de lo que en el extranjero existe.

Establecidas las *zonas francas* ó *neutrales* para equipararse en condiciones con puertos rivales, ó, cuando menos, para luchar con alguna ventaja ante la concurrencia cada día más grande que mutuamente se hacen, facilitando y abaratando todos los servicios inherentes al tráfico marítimo, la señalada por el Excmo. Sr. Ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas á nuestro puerto ha de basar su organización en las enseñanzas de la experiencia, que en este particular no pueden ser más completas ni favorables.

A fin de cumplimentar lo ordenado, esta Junta evacuará por su orden el mentado informe:

1.º «Si conviene destinar en el puerto de Barcelona una *zona neutral* aduanera para que dentro de ella puedan hacerse determinadas operaciones industriales y de comercio

encaminadas á facilitar la exportación de mercancías nacionales, y el tránsito de las extranjeras.»

La favorable situación de nuestro puerto en el Mediterráneo exige que se le dote de instituciones y medios para que adquiriera la preponderancia que le corresponde antes que Génova ensanche la esfera de acción de su *depósito franco* ó establezca Marsella la *zona neutral* que de larga fecha viene preparando, reduciéndose entonces su importancia mercantil á límites tan menguados que casi convertiría á la ciudad condal en población comercial marítima de cuarto orden.

Su tradición le lleva á compartir el imperio del comercio levantino; el canal de Suez le brinda el del extremo Oriente, y los lazos de interés y afecto que nos unen con el Centro y Sud América, le ofrecen extenso y abonado campo de acción para el intercambio de productos.

Las corrientes de simpatía que con tan poderoso alarde se han iniciado entre nuestra patria y las Repúblicas Ibero Americanas no pueden dar resultados positivos sin que los lazos del mutuo interés vengan á solidarlas; y, recordando que el principal factor colonial de Inglaterra ha sido la centralización comercial en sus puertos de todos los productos de su vasto imperio, necesario es procurar convertir á nuestra patria en la metrópoli mercantil europea de aquellos ricos países, que un día fueron nuestras colonias, dándoles las facilidades que encuentran en otras naciones, con las que no les une ni la tradición, ni la lengua, ni las costumbres, ni la religión.

Alemania, cuyo régimen proteccionista tanto se asemeja al nuestro, comprendió á tiempo que únicamente podía aspirar al mercado universal concediendo exterritorialidad á tres de sus principales puertos, y los hechos no tardaron en confirmar su creencia, pues pronto su industria; rica y poderosa, gracias á la protección que el Estado le dispensa y á la unión aduanera que en buen hora selló, rebosante de vida por Hamburgo, Lubeck y Bremen, invadió los mer-

cados de todas las naciones, vendiendo con el *made in Germany* sus productos en la propia capital del Reino Unido y no hallando otro competidor en el universo que la poderosa República norteamericana.

El sistema protector que en materia arancelaria rige en nuestra patria, como sucede en Alemania, hace necesaria la existencia de *zonas francas* donde depositar y transformar los productos de todos los países, y, singularmente, los que envíe á Europa la América latina, y donde preparar, á su vez, los nacionales que necesiten de ciertas manipulaciones ó modificaciones para ser exportados al extranjero en concurrencia con otros similares de distintas procedencias.

Barcelona, que alcanzó fama vendiendo y navegando, y es hoy más industrial que mercantil, reclama libertades para desarrollar su comercio y fomentar su marina.

La Barcelona manufacturera, como el trabajo todo de nuestra patria, que labora con preferencia para satisfacer las necesidades del mercado nacional, necesita de un régimen de moderada protección y estar, por tanto, sujeta á prescripciones aduaneras; la mercantil, que aspira, con legítimo derecho, al comercio universal, reclama expansión dentro de una gran *zona franca*, libre de trabas y fiscalizaciones, á fin de combinar los productos de nuestro suelo con los exóticos, negociar con éstos, aprovechar para sus especulaciones la singular aptitud industrial de Cataluña y concurrir con sus productos al mercado universal.

De no hacerlo así, ni renacerá el comercio de exportación y de tránsito á que aspiramos, ni se detarrrollarán las industrias que tenemos, antes, por contrario modo, amenguarán éstas y desaparecerá de aquel lo poco que nos resta después del desastre colonial.

La especial aptitud industrial catalana hallará en la *zona neutra* desbrozada senda para llevar, como hemos dicho, al mercado universal los productos de la nación entera, para la que será toda la riqueza que en ella se acumule, ya que llevará consigo un gran desenvolvimiento agrícola,

fabril, y, consiguientemente, ferroviario que puede cambiar por completo la manera de ser de nuestra patria.

Muchos productos agrícolas aumentarán de valor y tendrán segura salida por las mezclas y manipulaciones de que serán objeto, como crecerá por ensalmo la marina mercante de altura, por el aumento de tráfico.

No existe hoy en ninguna nación productora un solo ejemplo de franquicia integral, por la acción nefasta que ejercería sobre su propia industria y la de todo el país, la existencia de una villa ó ciudad franca en su territorio, y por ello es que á nuestra patria y á Barcelona sólo conviene el establecimiento de una *Frey-Afen*, ó zona neutral, organizada á la manera de las que con tan portentoso éxito funcionan en Hamburgo y Copenhague.

El Tesoro reportaría grandes beneficios de la franquicia, por la afluencia de comerciantes y capitales que lleva consigo una institución de tanta monta; por la creación de diversas sociedades á que da origen; por el número de buques que se construirían y abanderarían para atender al tráfico marítimo, y por el incremento que en tal caso experimentaría el comercio en general; incremento que redundar debiera en aumento de riqueza y de elementos contributivos, gracias al poderoso núcleo de población que alrededor de la zona se constituiría.

Barcelona no aspira á ningún privilegio, tiene conciencia de sus deberes, y al pedir para sí lo que tienen otras ciudades europeas, sólo busca la manera de aumentar la riqueza nacional procurando para la España mercantil, industrial y marítima los laureles que en otras edades debió á su tradicional ardimiento.

Para facilitar la consecución de empeño tan laudable, existen por fortuna junto al puerto actual de Barcelona y sin solución de continuidad, extensas superficies de terrenos bajos, numerosos pantanos y lagunas, y dilatadas playas donde poder establecer en excelentes condiciones económicas, de aislamiento y de absoluta garantía para la Ha-

cienda, una *zona neutral* superior por su situación, susceptible desarrollo y posible importancia á otras que constituyen manantial inagotable de riquezas para los países que las poseen.

De aquí que la Comisión nombrada por el Excmo. señor Ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas para delimitar dicha *zona* la haya proyectado, con gran tino y rara fortuna, en terrenos del delta del Llobregat. Esta *zona* quedaría unida al actual puerto, desde el arranque de su escollera del Oeste, por una línea trazada por la orilla del mar á fin de facilitar el futuro desarrollo de la misma en obras sucesivas cuyos proyectos se completarían más tarde.

La copia que del Informe de la Comisión delimitadora se acompaña corrobora lo expuesto.

En cuanto al depósito para tránsito de mercancías extranjeras, nada tan apropiado como la *zona franca* para establecerlo, ya que uno de sus servicios preferentes ha de ser la existencia de grandes almacenes, con todas las facilidades apetecibles para que puedan recibirse y entregarse directamente toda clase de mercancías á las naves ancladas en sus dársenas y diques, y su condición indispensable un aislamiento absoluto que la aparte por completo del radio de consumo. Las obras que sucesivamente se irían ejecutando darían completa satisfacción á tal necesidad.

2.º «Qué clase de operaciones comerciales ó fabriles podrían permitirse dentro de la *zona neutral*, detallándolas nominalmente.»

Operaciones comerciales.—Deberían permitirse todas las autorizadas por las leyes, pues la *zona*, como *Depósito franco*, puede albergar todos los productos extranjeros y del país para ser reexportados, ya en el mismo estado en que entraron, ya después de haber sido objeto de manipulaciones, selecciones, mezclas, cambios de envase y demás operaciones que las necesidades del tráfico mercantil exijan. Los productos albergados en la *zona*, sea cual fuere su pro-

cedencia, sólo podrían entrar en la península pagando los derechos máximos de importación señalados á los extranjeros.

Operaciones fabriles ó industriales. — Deberían ser limitadas para no perjudicar las establecidas en el país, á cuyo fin, señaladas que fuesen las que en la *zona* pudiesen funcionar, cada vez que se solicitare permiso para instalar una nueva debería abrirse información con objeto de oír á los centros económicos más directamente interesados y, en su vista, dentro de un período máximo de tres meses, resolver el Gobierno de S. M. lo procedente; á semejanza de lo que se halla preceptuado para la aplicación de la Ley de Admisiones Temporales.

No es posible anticipadamente detallar el desarrollo industrial de que es susceptible la *zona neutral*, pero sí asegurar desde luego que cabría establecer en ella el cupage de vinos; la fabricación de cristalería, ebanistería, marquetería, maquinaria general y agrícola, chocolate, licores, salazones y conservas é industrias auxiliares, incluso construcción de envases; tostaderos de café y cacao, aserradores de madera y mármol; molinería; productos siderúrgicos y químicos, y depósitos de carbón.

Todas estas industrias y otras más funcionan actualmente en la *zona franca* de Copenhague, y algunas en la de Hamburgo, estando autorizada en nuestra patria la de cupages en el puerto de Pasajes.

3.º «A qué formalidades debería sujetarse la introducción, la estancia y la salida de las mercancías, tanto nacionales como extranjeras, en la *zona neutral*»

En vista de la manera como funcionan los *puertos francos* de Copenhague y Hamburgo y los *depósitos francos* en Génova, Lubeck y Bremen, pueden resumirse en la siguiente forma:

Por el lado del mar. Libre comunicación con la *zona franca* para entrar y salir á voluntad toda clase de naves y mercancías, con facultad absoluta para descargar, manipu-

lar, transformar, cargar y exportar, bajo su primitiva forma ó la que al comercio conviniera, cualquier especie de productos, sin prohibición, limitación, traba, formalidad ni requisito alguno.

La reglamentación ha de ser puramente de policía y buen gobierno, sin intervención interior de la Aduana, á la que deben, empero, otorgársele toda clase de facilidades para evitar el fraude en la zona marítima de vigilancia.

Por el lado de tierra. La inspección aduanera debe ser completa, fácil y sin traba ni limitación alguna. La *zona neutral* ha de estar enteramente cerrada por dobles murallas ó verjas y rodeada de una vía de aislamiento que facilite la vigilancia para impedir el fraude sin causar molestia alguna al comercio y á la industria. No debe haber más que una puerta de salida para los géneros que se destinen al consumo interior, después de satisfechos en el acto los oportunos derechos arancelarios, y las poternas necesarias para el paso de los comerciantes é industriales, debidamente autorizados para penetrar en su recinto, y de los obreros y empleados afectos á su servicio ó al de la *zona*. Las salidas, guardadas con gran cuidado por el ramo de aduanas y demás elementos que se reputen convenientes, con cargo al presupuesto de la *zona*, únicamente han de abrirse de día, quedando cerradas de noche después de la entrada de los guardianes, que no pueden tener en modo alguno habitación dentro del recinto. De esta manera se ha logrado evitar en todas partes el contrabando, pudiendo existir tan solo el llamado *de bolsillo*, fácil también de reprimir.

Una línea férrea, recorriendo la *zona franca*, puede servir para llevar á la misma, por los puntos señalados al efecto y debidamente custodiados, los productos del país que vengan del interior destinados á la exportación ó á ser transformados.

Una vez entradas en la *zona neutral* las naves de todas clases y procedencias, no pueden salir más que para el extranjero, sin serles permitido acercarse ni penetrar en el

puerto ordinario con pretexto ni excusa alguna, á no ser que se sujeten al pago de toda clase de derechos establecidos por las mercancías que conduzcan

La *zona franca* debe ofrecer á los buques que la visiten todos los elementos indispensables á la moderna navegación.

Interin la *zona neutral* barcelonesa no contase con las seguridades precisas en caso de temporal para las naves, ni con los elementos de que se deja hecho mérito, podría consentirse la permanencia de dichas naves en el puerto actual, estableciendo un sistema de estricta vigilancia como el que rige para los buques de tránsito

4.º «Qué gravámenes deberán exigirse á las mercancías »

En los *puertos francos* y de *depósito franco* establecidos únicamente se exigen derechos de muelle y de *almacenaje*. Los primeros á todas las naves que penetran en las dársenas y diques, proporcionalmente siempre á su tonelaje, y los segundos á las mercancías entradas, á cambio de la custodia y buena conservación de que disfrutan. Entrambos derechos nunca deben tener carácter fiscal y han de ser en extremo moderados, siendo su producto aplicable exclusivamente al sostén de la *zona*, pues el Fisco no debe obtener, bajo ningún concepto ni pretexto, beneficio directo alguno aduanero de la *zona neutral*.

5.º «A cargo de quién debería estar la creación y administración interna de la *zona neutral*, y en el caso de que se opine que no debe ser á cargo del Gobierno, á qué entidad social podría confiarse, y como debería constituirse dicha Sociedad.»

Su organización y funcionamiento hállase encomendada en los *puertos y depósitos francos* europeos, ó á las Cámaras de Comercio, que tienen un régimen y facultades muy distintas de las que aquí existen, ó á compañías poderosas, que se subrogan al Estado mediante condiciones en cada caso variables.

Dado el modo de ser de nuestra patria, no parece conve-

niente entregar la *zona* á una empresa particular, por los peligros que semejante privilegio podría irrogar al comercio estableciendo el monopolio á favor de una determinada entidad cuyo fin sería el lucro.

La *zona neutra*, como obra de interés general para la nación y de utilidad pública por excelencia, ha de crearla el Estado, el cual, reservándose la soberanía y alta inspección que le corresponde, debería encomendar su organización y funcionamiento á una entidad que, siendo genuina representación del comercio, la industria, la marina, la agricultura y la administración pública, en los ramos con ella relacionados, estuviese en condiciones apropiadas.

Ninguna Corporación está hoy más indicada para atender al largo período que su construcción requiere que esta Junta, que cuenta, además, con elementos bastantes para desarrollar el proyecto, y así lo reconoció el Fomento del Trabajo Nacional, iniciador del pensamiento, al solicitar de la misma que recabara del Gobierno de S. M. la manera de llevarlo á la práctica. Empero, si se creyese que debía encomendarse tal tarea á otra entidad, sólo le toca á esta Junta hacer presente los peligros que podría llevar consigo el confiar á corporaciones distintas dos proyectos que han de estar en íntima conexión y que al realizarse han de quedar casi unidos.

Caso de que fuera esta Junta la encargada de las obras de la *zona* y de llevar su administración, preciso fuera establecer una contabilidad aparte, á fin de que nunca los fondos recaudados con destino á la construcción del Puerto pudieran aplicarse á la creación y sostén de aquélla. Sólo en calidad de préstamo reintegrable y para los primeros gastos podría autorizarse á esta Junta para hacer un anticipo, á módico interés, de los fondos que no necesitase de momento para sus atenciones y con cargo á los futuros rendimientos de la *zona*, á fin de prevenir confusiones.

6.º «Cómo podrían reunirse los fondos necesarios para crear y administrar la *zona neutra*, y en caso de que los

ingresos superasen á los gastos á qué se aplicaría el sobrante y dónde debería estar depositado; y si, por el contrario, produjese un déficit como debería cubrirse.»

Conforme explica en su informe la Comisión delimitadora, la venta de terrenos que se haría á los industriales y comerciantes que quisieran establecerse en la *zona* constituiría importante fuente de ingresos para costearla; siendo de carácter permanente, otros, destinados á su desarrollo y sostenimiento, tales como el canon anual que se impondría á aquellos; el derecho de *muelle* y *almacenaje*, y otros arbitrios moderados que pudieran crearse por consentir la entrada y permanencia de los buques y de las mercancías en la *zona*; sin perjuicio de que el Estado la auxiliara por modo indirecto concediendo á la administración de la misma las cuotas de contribución industrial y urbana que por los edificios levantados y fábricas y talleres que en ellas se establecieran pudieran corresponderle.

Para que el Estado no sufriera perjuicios, ya que beneficio directo alguno no ha de buscar en la *zona neutral* el Fisco, podría exigirse á la administración de la misma que satisficiera por los terrenos ocupados una cuota igual al importe de la totalidad de las que por ellos percibe actualmente el Tesoro.

Las importantes obras que la *zona* haría precisas en canales, ferrocarriles, muelles, diques, escolleras y edificios, exigirían tales gastos que en muchos años no hay por qué preocuparse en buscar á qué se destinarían los sobrantes. Si llegara algún día tan feliz coincidencia, no le faltaría seguramente al Estado, cuya sería la *zona*, donde aplicar aquellos sobrantes en beneficio de la misma ó ampliación del Puerto.

Insiguendo, finalmente, el sistema adoptado siempre por esta Junta de no emprender obras sin contar antes con los fondos precisos, se evitara toda contingencia de déficit.

Concretando, tiene esta Junta el alto honor de manifestar á V. E.:

1.º Que estima de interés nacional la creación de la *zona neutra* contigua al puerto de Barcelona, cuya administración y obras corren á su cargo.

2.º Que con las facilidades que se piden en este informe y en el elevado por la Comisión delimitadora al Excmo. Señor Ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas, cree perfectamente realizable el proyecto, sin necesidad de subvención directa alguna del Estado.

3.º Que la considera medio el más adecuado para fomentar la exportación de los productos agrícolas peninsulares y desarrollar nuestra industria y marina, más privadas cada día de concurrir al mercado universal.

4.º Que la reputa poderoso lazo de unión de nuestra patria con las naciones de la América latina, á fin de solidar nuestras mutuas relaciones comerciales.

5.º Que entiende que á nuestro régimen arancelario de franco y moderado proteccionismo cuadra á maravilla, como en Alemania, su instalación con miras al mercado exterior; y

6.º Que, así como cree que para entrar en ella naves y mercancías de todas procedencias y para operar dentro de su recinto, serán pocas cuantas facilidades se otorguen por el Gobierno de S. M., opina que nunca estarán de sobra toda suerte de medidas fiscales y de vigilancia para guardarla exteriormente por tierra y en aquella parte del mar que se reputa necesario, á fin de evitar el contrabando que, al perjudicar los intereses del Fisco, mataría la industria nacional.

Tal es, Excmo. Señor, el informe que esta Junta tiene el honor de elevar á V. E. en cumplimiento á lo preceptuado por Real orden de 7 del finido Diciembre.

Barcelona 1.º de Marzo de 1901.





9896

—
C

12°

Museo Marítimo

BIBLIOTECA

N.º del inventario 9896

Reg. 6413

627.2 (4671)
Bm) Zon

